BATAILLES & BLINDÉS
HORS SÉRIE
N°25

# BATAILLES & BLINDÉS

ISSN 1950-8751

HISTOIRE DE LA GUERRE MECANISEE ET DES ENGINS MILITAIRES

ARGENTAN
FALAISE
MONS
ANVERS
ARNHEM
METZ

## 1944 L'ÉTÉ DES OCCASIONS MANQUÉES

# 1944 L'ÉTÉ DES OCCASIONS MANQUÉES

Batailles & Blindés **Hors-Série n°25**
Octobre – Novembre **2014**

Par Hughes **Wankin**
et Yannis **Kadari**

# BIBLIOGRAPHIE

## MÉMOIRES


- Bradley (O.N.), *A soldier Story*, Éditions Henry Holt, 1951, 618 p.
- Eisenhower (D. D.), *Croisade en Europe*, Éditions Robert Lafont, 1949, 585 p.
- Gavin (J.), *On to Berlin*, The viking press, 1978, 336 p.
- Urquhart (Maj. Gen.), *Arnhem*, Cassell, 1958, 239 p.
- Winterbotham (Col.), *Ultra*, Robert Laffont, 1976, 231 p.
- Frost (Maj. Gen.), *A drop too many*, Stackpole books, 2008, 271 p.
- Butcher (H.C.), *Three years with Eisenhower*, Heinemann, 1946, 748 p.
- Montgomery (Maréchal), *Mémoires*, Plon, 1958, 561 p.
- Churchill (W.), *Mémoires*, T3, Le sphinx, 1954, 767 p.
- Horrocks (Lt. Gen), *A full life*, Collins, 1960, 320 p.
- Horrocks (Lt. Gen), *Corps Commander*, Sidwick & Jackson, 1977, 256 p.
- Ridgway (M.B.), *Soldier*, Harper, 1956, 369 p.
- Blummenson (M.), *Patton Papers*, Hougton Mifflin, 1974, 888 p.
- Gibson (R.), *Nine Days*, Fast print pub., 2012, 95 p.


## DOCUMENTS OFFICIELS


- Battlefront op market garden Public record office
- AAR 3rd Army
- 4th AD in the encirclement of Nacy, Combat Study Institute, 1986
- Quartermaster supply in ETO in WWII office of the chief of military history, 1950
- Notes on the operation of the 21st Army Group, 62 p.
- Logistical planning of the operation overlord, Office of the chief of military history
- AAR 1st brit aiborne Arnhem
- AAR 82nd airborne Market-garden
- AAR Pathfinder 101st aiborne Market garden


## AUTRES


- Shulman (Maj.), *La défaite allemande à l'ouest*, Payot, 1948, 372 p.
- Edwards (Com. K.), *L'opération Neptune*, La jeune Parque, 1947, 337 p.
- Allen (Col. R.), *Lucky Forward*, Macfaddel Bartel, 1947, 321 p.
- Buckingham (W.), *Arnhem 1944*, Tempus, 2004, 255 p.
- Hibbert (C.), *Arnhem*, Phoenix, 1998, 258 p.
- Fox (D.), *Patton's vanguard*, Mc Farland, 2003, 484 p.
- Yakovleff (Gal. M.), *Tactique théorique*, Economica, 2009, 702 p.

# SOMMAIRE


INTRODUCTION 0 FIN DE LA PARTIE ? p. 04

CHAPITRE 1 LA CACOPHONIE DES GÉNÉRAUX p. 06

CHAPITRE 2 FALAISE, PREMIERS FAUX PAS ! p. 18

CHAPITRE 3 PLANIFICATION & RAVITAILLEMENT p. 36

CHAPITRE 4 L'AFFAIRE D'ANVERS p. 52

CHAPITRE 5 PATTON EN PANNE SÈCHE ! p. 68

CHAPITRE 6 « MARKET-GARDEN » p. 84

CONCLUSION 7 FIN DE LA PARTIE ? p. 114



Magazine hors-série édité par
Caraktère SARL
Résidence Maunier
3 120, route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence - France
SARL au capital de 60 000 euros
RCS : Marseille B 450 657 168

www.caraktere.com

Service Commercial : 04 42 21 06 76
Rédaction : 09 66 02 34 75
Télécopie : 09 70 63 19 99
info@caraktere.com

ISSN : 1950-8751
Commission paritaire : 0415 K 86317
Dépôt légal (BNF) : à parution

Service des ventes et réassort : *à juste Titres*

Téléphone : 04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles – Belgique

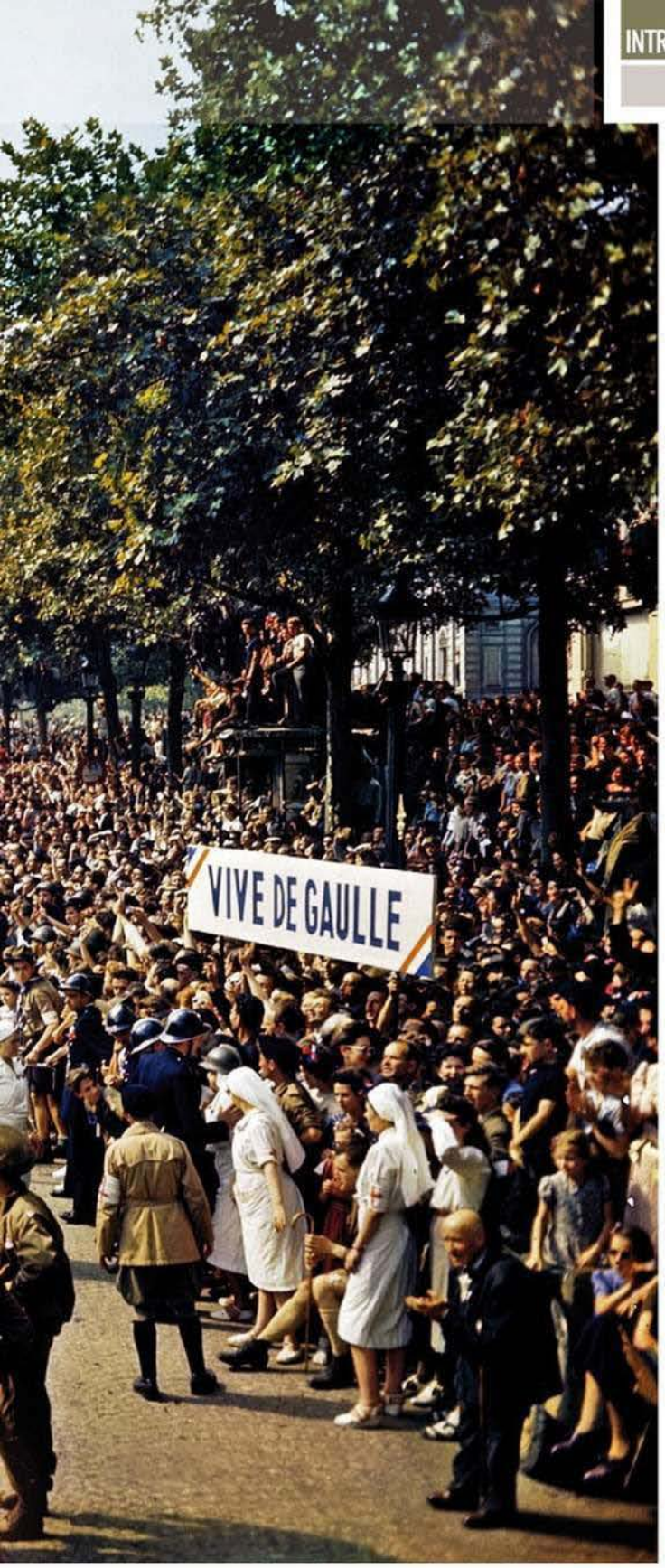
Directeur de la publication
et rédacteur en chef : Y. Kadari
Secrétaire de rédaction : Y. Mahé
Correctrice : B. Watellier
Direction artistique : A. Gola
Infographie : M. Mioduszewska - A. Ricard
N. Bélivier - V. Deraze
Relations clients : É. Teuma Léna

Imprimé en France par / Printed in France by :
Aubin Imprimeur - 86 240 Ligugé



© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'oeuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41 ; Code Pénal, art. 425.
Les documents reçus (manuscrits et photos) ne sont pas rendus sauf accord préalable écrit ; leur envoi implique l'accord de l'auteur.

# FIN DE LA PARTIE ?




▲ La capitale française libérée en août 1944, Montgomery marchant vers la Belgique, Patton s'engageant en Lorraine, tout indiquait à la fin de l'été que la guerre pouvait s'achever pour Noël. Pourtant, les Alliés ne parviendront pas à mettre un terme à l'effroyable boucherie débutée en septembre 1939. La résistance des armées allemandes explique à la marge cet état de fait, car, en réalité, les véritables adversaires des Alliés étaient les Alliés eux-mêmes ! Nara

La bataille de Normandie se solde par un effondrement du front allemand, suivi d'une reconquête éclair et presque inespérée de la France et de la Belgique. De cette période, l'imagerie populaire ne garde en mémoire que la course des *GIs* progressant vers l'ouest, sous le soleil d'été, sans rencontrer de réelles résistances, et jetant à tour de bras des tablettes de chocolat et des chewing-gums à une population plongée dans l'allégresse de la libération. Et pourtant…

Pourtant, ce mois de septembre 1944 est une période clef de la campagne d'Europe de l'Ouest et de la Seconde Guerre mondiale, car le *SHAEF* [1] bénéficie d'une opportunité qui, s'il sait l'exploiter, peut lui permettre d'obtenir la chute du régime nazi avant Noël.

En effet, tandis que des hommes se battent et meurent dans le bocage normand, un événement d'importance se déroule en Prusse : la tentative d'assassinat du 22 juillet 1944, perpétrée contre Adolf Hitler par le comte von Stauffenberg. Bien que manqué, cet attentat est révélateur de l'état d'esprit de nombreux officiers supérieurs allemands. À ce moment précis, le régime nazi titube sous les coups de boutoir anglo-américains. De fait, le *Führer* a perdu le soutien de l'Armée, dont les cadres pensent qu'il faut absolument opter pour une fin négociée du conflit afin de sauvegarder l'Allemagne et son peuple. La phase de reprise en main hitlérienne se matérialise par des exécutions sanguinaires ; elle dure près de deux mois. Cette période, psychologiquement très dangereuse pour les nazis, correspond à l'effondrement du front de l'Ouest. Dès lors, comment expliquer qu'un régime aux abois, attaqué de toute part et ne disposant quasiment d'aucune réserve, parvient à se maintenir envers et contre tout ?

Bien des historiens soulignent à ce propos la supériorité manœuvrière des troupes allemandes, l'esprit d'initiative des cadres et leur excellence en défensive. Cependant, il convient d'avouer que si les *Landser* en retraite demeurent sous le contrôle d'officiers clairvoyants, qui choisissent de se replier par échelons jusqu'au *Westwall*, ils n'en sont pas moins à la merci des armées alliées qui, massivement mécanisées, sont en mesure de les prendre de vitesse et d'arriver avant eux sur la ligne « Siegfried ». Capturée à temps par les *GIs* et les *Tommies*, cette barrière de recueil aurait pu être l'ultime étape vers le cœur industriel de la Ruhr et la mise à mort du *III. Reich*.

Toutefois, dans les faits, en septembre 1944, la première partie de la campagne ne s'est pas terminée ainsi. La question est donc de savoir pourquoi cet échec allié, face à un ennemi déstabilisé, s'est-il produit ? À nos yeux, cela ne peut résulter que d'une suite de mauvaises décisions, dictées par des raisons politiques ou des ambitions personnelles, ainsi que par une succession d'erreurs stratégiques. Ce sont précisément ces décisions malheureuses que nous allons analyser. ■

[1] *Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force*. Il s'agit du Grand quartier général des forces alliées en Europe du Nord-Ouest, de 1943 à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Dwight Eisenhower en fut le général en chef.

# LA CACOPHONIE DES GÉNÉRAUX

## ENTRE SURDITÉ ET COMPÉTITION !

Tout logiquement, le plan de l'invasion de l'Europe est écrit dans ses grandes lignes bien avant que le débarquement n'ait lieu. Il semble être l'objet d'un consensus longuement mûri. Pourtant, pendant que la bataille fait rage en Normandie, le *SHAEF* va être le théâtre de nombreuses discordes, peu propices à la conduite des opérations…

▲ « Ike », « Monty » et « Brad » photographiés lors d'une conférence de presse (ici en mars 1945). Ce sont ces généraux qui décideront du destin des troupes alliées en Europe du nord-ouest, et le moins que l'on puisse dire, c'est que la bonne entente et une coopération efficace entre eux ne seront pas toujours de mise... Il faudra aussi compter avec les pressions politiques exercées par Churchill, sans oublier celles de la presse et de l'opinion publique américaines.

Sauf mention contraire : toutes photos US Nara.

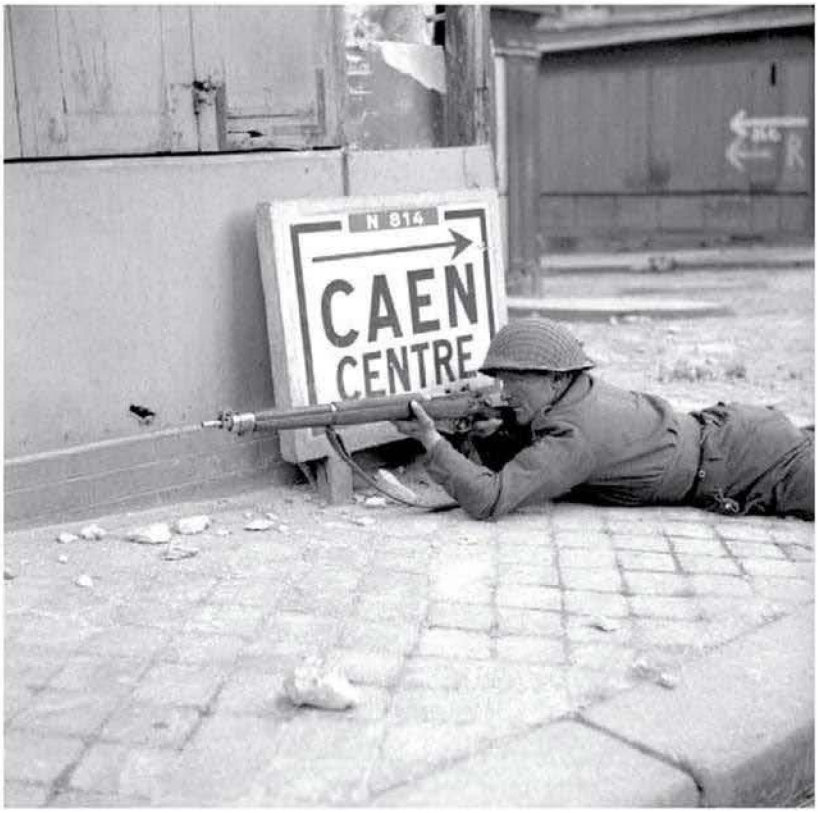
## LE PLAN ALLIÉ

Dans ses mémoires, « Ike » Eisenhower s'étend longuement sur le plan initial de l'invasion de l'Europe occidentale tel qu'il était prévu avant le débarquement. La mission qui est confiée à son état-major est décrite en ces termes : « vous pénétrerez sur le continent européen, puis en coordination avec les autres nations alliées, vous entreprendrez les opérations devant vous mener au cœur de l'Allemagne et vous permettre de détruire ses forces armées. »

La vision alliée est avant tout géostratégique, l'idée maîtresse étant de capturer les deux grandes zones industrielles allemandes afin de couper l'approvisionnement en matériel de la *Wehrmacht* ; les usines sont en effet concentrées dans les bassins de la Ruhr et de la Sarre. Par ailleurs, il y a trois voies naturelles pour traverser le Rhin et atteindre le cœur du *Reich*. La première passe au nord, *via* les Pays-Bas, où il est plus aisé de franchir le grand fleuve ; la seconde se situe au niveau de Francfort ; la dernière est beaucoup plus au sud, à la hauteur de Strasbourg. Aux yeux des stratèges du *SHAEF*, l'axe de pénétration septentrional, *via* la plaine hollandaise, paraît le plus adapté à une attaque mécanisée, car il permet de contourner le *Westwall* et de tomber à bras raccourcis sur le bassin de la Ruhr. En outre, cette solution suppose la capture des côtes de la Manche, et par là même la neutralisation des sites de lancement des V1. Enfin, « cerise sur le gâteau », cette option assure aux Alliés la conquête du port en eau profonde d'Anvers, qui est alors l'un des sites portuaires parmi les plus importants d'Europe. Sa capture autorisera aisément le ravitaillement des troupes en raccourcissant les lignes de communication.

Cependant, il apparaît bien vite aux planificateurs alliés que la victoire ne s'obtiendra pas par une attaque dans une seule direction, car l'ennemi pourrait concentrer ses troupes sur l'itinéraire retenu, et il en découlerait un choc frontal coûteux en vies humaines ; or, et les Américains le savent, le soutien de l'opinion publique varie en fonction du taux des pertes… sélectionner un second axe de pénétration s'avère donc crucial. Celui qui est choisi passe par le sud de Paris, la Bourgogne et la Lorraine et débouche dans la Sarre. Cette progression a également pour but de refermer une immense nasse en allant à la rencontre des troupes qui doivent débarquer en Provence et remonter la vallée du Rhône. Cette manœuvre d'encerclement, si elle réussit, forcera les troupes allemandes à évacuer précipitamment le sud-ouest de la France, qui sera ainsi libéré pour ainsi dire sans combats. En définitive, dans son livre « Croisade en Europe », Eisenhower décrit les plans approuvés. Il les présente de cette façon : « Débarquement sur la côte de Normandie : Concentration des éléments nécessaires à une bataille décisive dans la région de Normandie-Bretagne et percée des positions enveloppantes de l'ennemi. Poursuite de l'avance sur un large front, avec deux groupes d'armées, en appuyant surtout sur la gauche pour prendre les ports indispensables, atteindre les frontières de l'Allemagne et menacer la Ruhr. Sur notre droite, nous devons établir la jonction avec les armées ayant débarqué dans le sud de la France. Établir notre nouvelle base le long de la frontière occidentale de l'Allemagne en nous assurant le contrôle des ports de la Bretagne, de Belgique et de la Méditerranée. Tout en préparant nos forces pour les combats décisifs, poursuivre sans relâche l'offensive dans la limite de nos possibilités, à la fois pour épuiser l'adversaire et nous assurer des avantages en vue de l'assaut final. Achever l'anéantissement des forces allemandes à l'ouest du Rhin tout en recherchant constamment à établir des têtes de pont à l'est du fleuve. Lancer l'assaut final par un double encerclement de la Ruhr en appuyant une fois de plus sur la gauche et continuer aussitôt par une poussée à l'intérieur de l'Allemagne, dans une direction qui serait à déterminer au moment opportun. Nettoyer le reste du territoire germanique. »

L'idée est simple et claire ; cependant, le facteur humain, par essence imprévisible, va s'en mêler et singulièrement compliquer les affaires alliées !




## UN « VILAIN PETIT CANARD » !

L'un des problèmes majeurs auxquels Eisenhower doit faire face réside dans la difficulté à cadrer son adjoint britannique, Bernard Montgomery, en proie à de nombreux états d'âme, en particulier à l'encontre de Patton, son rival depuis la campagne de Sicile.
Pendant la phase initiale de l'assaut en Normandie, c'est Montgomery qui assume le commandement des forces débarquées. Plus exactement, il est chargé de coordonner les efforts pour obtenir une percée du front allemand. La contre-attaque de la *21. Panzer-Division*, idéalement placée pour intervenir dans le secteur anglo-canadien, perturbe considérablement le plan opérationnel en empêchant la prise de Caen dès le 6 juin 1944. Jouissant de renforts, les Allemands vont interdire la ville, alors même qu'elle est considérée par les Alliés comme la porte pour sortir de la Normandie.
À la fin du mois de juin, Caen est encore solidement tenue par les *Grenadiere* des *10.* et *12. SS-Panzer-Divisionen*, auxquelles s'associent les reliquats de la *21. Panzer-Division*. Cet échec britannique lors du premier jour de l'invasion coûte donc très cher aux Alliés, qui vont devoir combattre un excellent adversaire opérant sur un terrain favorable à la défensive. Les tentatives de capture échouent les unes après les autres. Les forces allemandes sont arrivées en nombre dans le secteur. Un nouvel assaut est repoussé début juillet, et il faut attendre l'opération « Charnwood » du 7 au 9 juillet pour qu'enfin la cité en ruines tombe aux mains des Anglais. Ensuite, du 18 au 21, « Goodwood » est un autre revers, lorsque la *2nd Army* de Dempsey rencontre une opposition déterminée, au point de ne pouvoir déboucher vers Falaise.
Cette série de fiascos met « Monty » dans une position délicate. Des voix s'élèvent en sourdine, laissant sous-entendre une méconduite des opérations en Normandie. Dans ses mémoires, le *Field-Marshal* justifie sa stratégie par la volonté d'attirer à lui toutes les forces blindées allemandes : « J'étais persuadé qu'une offensive puissante et persistante dans le secteur de Caen nous permettrait d'atteindre notre objectif, qui était d'attirer sur notre flanc oriental les réserves ennemies : c'était là ma conception fondamentale ; elle était depuis le début à la base de toutes nos dispositions. » Cependant, la vision des événements par Eisenhower est dissonante. Voici ce qu'il explique à ce sujet dans un rapport du 13 juillet 1945 destiné

▲ Après de multiples tentatives, les Anglo-Canadiens de « Monty » parviennent à s'emparer de Caen début juillet, dans le cadre de l'opération « Charnwood ». IWM

▼ Sherman et Bren Carriers participant à « Charnwood ». IWM

aux chefs de l'état-major combiné : « Nous avons été incapables d'opérer une poussée en direction de la Seine, et la concentration dans le secteur de Caen du gros des forces de l'ennemi nous a empêchés de gagner du terrain dans cette région, dont nous avions tellement besoin. Heureusement, nos plans étaient suffisamment souples pour que nous profitions de la situation en ordonnant que les forces américaines se lancent dans la tête de pont vers l'ouest, tandis que les Britanniques et les Canadiens occuperaient les Allemands à l'est. Une pression constante de la *2nd Army* pour contenir l'ennemi a en conséquence été exercée par Montgomery pendant le mois de juillet. »

▼▼ Officiers d'infanterie et tankistes conférant sur un Churchill du *7th Royal Tank Regiment*, de la *31st Tank Brigade*, à la veille de la conquête de Caen. IWM

▼ « Monty » aime à se présenter comme un personnage iconoclaste. On le voit ici avec ses chiens baptisés... Hitler et Rommel ! IWM

Ainsi, selon « Ike », le plan initial était bien de percer vers la Seine *via* Caen, et c'est l'échec anglais dans ce secteur qui aura provoqué une modification des opérations débouchant sur la percée d'Avranches. Mais dans sa diatribe d'après-guerre, « Monty » continue d'affirmer que les événements normands ont été conformes au plan d'origine : « Cette réflexion sur Dempsey et la *2nd Army* indique clairement qu'Eisenhower n'avait pas compris le plan de base, qu'il avait pourtant accepté de bonne grâce… »

L'affaire ne s'arrête pas à une simple querelle par le biais de mémoires postérieures à la guerre. En 1944, elle débouche sur une polémique qui remonte jusqu'aux plus hauts échelons de l'Empire. En effet, le 27 juillet 1944, Winston Churchill écrit à Montgomery : « Le *SHAEF* a annoncé hier soir que les Britanniques avaient essuyé un "échec tout à fait sérieux". Il me semble qu'il y a eu quelques replis de faible importance seulement, de l'ordre de deux kilomètres, à l'aile droite de notre récente attaque, replis qui ne justifient en rien l'expression employée. La chose a naturellement suscité ici de nombreux commentaires. J'aimerais savoir exactement ce qu'il en est, afin de maintenir la confiance en haut lieu parmi les timorés ou les malveillants. Deuxièmement, pour mon information personnelle et ultra-secrète, je désirerais savoir si les attaques dont vous m'avez parlé, ou leurs variantes, vont avoir lieu. Il paraît assurément très important que l'armée britannique frappe dur et parvienne à son but, faute de quoi on sera amené à faire entre les deux armées des comparaisons capables de provoquer des récriminations dangereuses et d'affecter la valeur offensive de l'organisation alliée. Ainsi que vous le savez, j'ai en vous la confiance la plus entière, et vous pouvez compter sur moi. »

Monty répond immédiatement au Premier ministre : « Je n'ai pas connaissance d'un "échec sérieux". L'ennemi a massé des forces considérables au sud de Caen pour s'opposer à notre avance dans ce secteur. Des combats très durs ont eu lieu hier et le jour précédent, à la suite desquels les troupes du corps canadien ont dû se replier de 1 000 mètres par rapport à la limite de leur avance. Depuis le début, ma tactique a consisté à attirer le gros des forces blindées de l'ennemi sur mon front oriental et à les y combattre pour que nos affaires deviennent plus faciles à l'aile occidentale. »

▲ Tout au long de la guerre, Winston Churchill n'aura de cesse de se mêler très directement des décisions militaires prises par ses généraux, souvent sans que cela ne soit très heureux. Cette tendance se renforcera encore un peu plus après que les Alliés auront débarqué en France.

Selon les mémoires de « Monty », le questionnement de Churchill a pour origine des plaintes d'Eisenhower à l'égard de Dempsey qui laissait aux Américains tout le poids de la bataille. Finalement, quant à l'issue de l'opération « Cobra », la percée a enfin lieu, la presse parle d'une victoire américaine, minimisant ainsi les efforts anglais. Le chef du *21st Army Group* en prendra alors ombrage, et l'ambiance au sommet de la hiérarchie anglo-américaine s'en ressentira considérablement. C'est ainsi que les tiraillements vont s'amplifier et se traduire par une concurrence peu propice à une conduite sereine de la campagne. L'Anglais se plaît à le souligner : « À partir de ce moment, il y eut toujours un froid entre les forces britanniques et américaines, qui dura jusqu'à la fin de la guerre. Les réflexions que faisait Patton ne facilitaient pas les choses. Lorsqu'à Argentan, il fut empêché par Bradley d'aller plus avant, il dit : "*laissez-moi donc aller jusqu'à Falaise, et je rejetterai les Britanniques à la mer, comme à Dunkerque !* »

## LE GRAIN DE SEL CHURCHILLIEN

Comme si les choses n'étaient pas assez compliquées pour Eisenhower, le Premier ministre britannique propose de remettre en question l'opération amphibie « Anvil », projetée dans le sud de la France. Cet assaut sur la Provence a été décidé fin novembre 1943, lors de la conférence de Téhéran, dans le but de faciliter le succès du plan « Overlord ». En effet, une attaque dans ce secteur est censée provoquer un transfert dans la direction méridionale des troupes allemandes stationnées au centre de la France. Pour autant que l'opération « Anvil » se déroule avant le 6 juin 1944, son effet sera bénéfique, car il diminuera d'autant les réserves stratégiques du *Reich* pouvant s'opposer à l'assaut principal au nord. Les troupes nécessaires à cette attaque doivent être prélevées sur le front italien. Toutefois, elles ne pourront quitter la péninsule qu'après avoir libéré Rome et fait main basse sur les aérodromes de la capitale, ces derniers devant en fait servir de bases pour les bombardiers chargés de harasser le sud de l'Allemagne.

▼ « Monty » et son état-major recevant Churchill en Normandie en juin 1944.

## DÉBATS STRATÉGIQUES

Ci-contre le plan d'origine interallié. Après avoir pris pied en Italie et débarqué en Normandie, il est prévu que des troupes françaises et américaines conduisent une opération amphibie sur les plages de Provence (rappelons qu'à l'origine, ce débarquement devait avoir lieu en même temps que celui de Normandie, ce qui n'avait pas été possible faute de disposer de suffisamment de navires amphibies). De là, elles devront remonter le couloir du Rhône, libérer Lyon, puis faire leur jonction avec la *3rd Army* de Patton dans le secteur de Dijon, avant de marcher vers l'Alsace. Il s'agit bien sûr du plan qui sera appliqué par « Ike » Eisenhower.

PLAN ALLIÉ

Dans les premiers jours de juin 1944, le Premier ministre britannique, Winston Churchill, cherche à influer sur la stratégie interalliée, en proposant d'annuler le débarquement de Provence, et de le remplacer par une opération amphibie dans l'Adriatique. Pour Churchill, il s'agirait de prendre pied dans le golfe de Trieste, puis de foncer dans la trouée de Ljubljana. Cette action ouvrirait alors des perspectives d'exploitation vers le « ventre mou » du *Reich*, à savoir l'Autriche.

PROPOSITION DE CHURCHILL N°1

La carte ci-contre présente une variante du « plan balkanique » de Churchill avec, cette fois, un double débarquement : l'un dans le Golfe de Trieste, l'autre en Grèce. Outre les avantages évoqués ci-dessus, l'option grecque aurait aussi permis de déboucher en Bulgarie et en Roumanie, coupant ainsi « l'herbe sous le pied » des Soviétiques, ainsi que les approvisionnements en carburant des Allemands (tirés des puits de Ploesti). Bien qu'intéressant, ce plan était irréaliste, que ce soit vis-à-vis des accords passés avec Staline, que par rapport aux capacités amphibies des Alliés, pour lesquels il était impossible d'organiser deux débarquements simultanément.

PROPOSITION DE CHURCHILL N°2

▲ Ce cliché en dit long sur les relations entre « Ike » et Churchill, l'Anglais cherchant en permanence à influer sur les décisions de l'Américain. Au second plan, on reconnaîtra le général Alexander, jugé comme « un soldat mesuré, efficace et pointilleux » par Bradley, et très apprécié par les Américains ; bien plus que ne l'était « Monty » !

La guerre en Italie devient donc une course contre la montre, dont le succès aura des répercussions dans le nord-ouest de l'Europe. C'est alors que la résistance acharnée du *Generalfeldmarschall* Kesselring génère un retard considérable, au point que la capitale italienne ne tombe aux mains des Alliés que le 4 juin 1944. Il est bien évidemment trop tard pour lancer « Anvil » avant l'aventure normande, car tous les navires disponibles sont déjà dans la rade de Portsmouth en vue de l'assaut sur la Normandie.

Le point de vue du locataire du 10 Downing Street est que, réalisée après le débarquement, l'attaque sur la riviera française est non seulement inutile, mais aussi contre-productive. Pour Churchill, il est douteux que les Allemands, fortement engagés dans le bocage, ne divertissent des *Panzer-Divisionen* pour se maintenir dans la vallée du Rhône. Il estime qu'en outre, il faudra près de trois mois aux troupes débarquées à Toulon pour atteindre Dijon. Aussi préconise-t-il de ne pas casser l'élan des opérations en Italie, mais au contraire de les soutenir par un débarquement dans l'Adriatique, à Trieste. De cette manière, il serait possible de « rentabiliser » l'année de guerre dans la botte en ouvrant un troisième front qui, par la trouée de Loubiana, permettrait de menacer Budapest et Vienne. Le *Reich* sera alors la cible de trois attaques convergentes – depuis la Normandie, le nord des Balkans et le front de l'Est –, et il y a fort à parier que la résistance de la *Wehrmacht* s'effondrerait rapidement.

De leur côté, les Américains – « Ike » Eisenhower en tête – ne tiennent absolument pas à voir une modification aussi substantielle de leurs plans. Le général Marshall a encore des troupes considérables aux USA, qui n'attendent que la possibilité de se déployer. Or, il n'est pas possible de les jeter dans la bataille *via* les côtes normandes, car les capacités logistiques et portuaires disponibles n'y sont pas encore suffisantes. Il lui faut donc nécessairement un autre port de grande importance, dans un autre secteur, pour lâcher ses divisions contre le régime nazi. Il jette son dévolu sur Marseille.

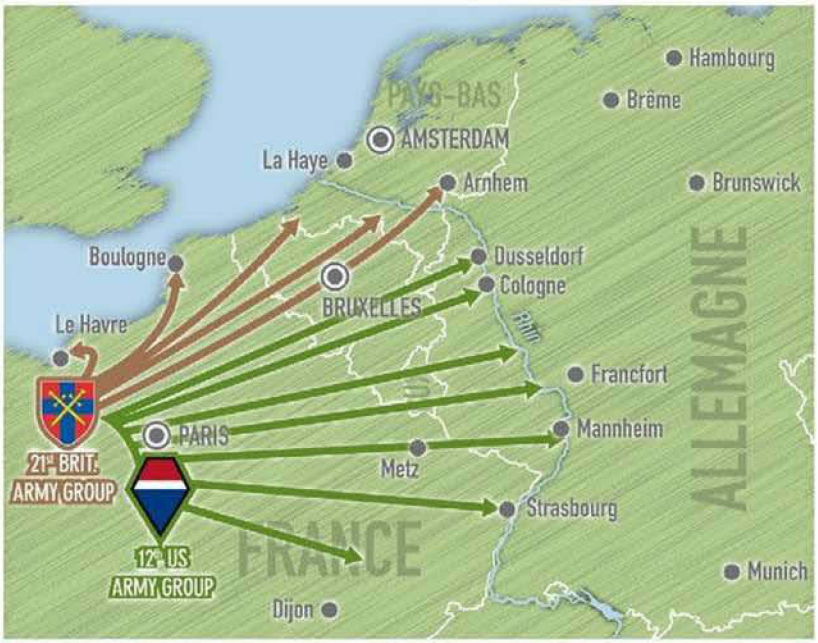
◢ Fin juin 1944 : les « huiles » américaines se retrouvent en Normandie. De gauche à droite, on reconnaîtra le général « Hap » Arnold, Gen Dwight Eisenhower, le général « Cowboy Pete » Corlett, le général George Marshall, le général Omar Bradley et l'amiral Ernest King.

Mais Churchill n'en démord pas et propose son plan d'invasion du nord des Balkans à Roosevelt. Aussi attrayante qu'elle puisse paraître, cette opération est politiquement très dangereuse aux yeux du président américain. En effet, un échec en Normandie, pouvant être attribué à un affaiblissement du front principal au profit d'une aventure balkanique suggérée par les Britanniques, pourrait lui être fatal lors des prochaines élections qui doivent se tenir en 1945. La réponse américaine est donc un oui aussi diplomatique qu'hypothétique ! Malicieusement, Roosevelt ne donne son accord qu'à la condition expresse que la modification ait l'aval de Staline. Du point de vue de Churchill, cette condition est rédhibitoire, car elle équivaut à demander aux Russes de trancher dans les divergences de vue entre les alliés occidentaux. Par ailleurs et surtout, l'avis de Moscou serait loin d'être désintéressé, car une attaque dans les Balkans aurait pour effet de diminuer le nombre de pays pouvant devenir potentiellement des satellites soviétiques après le conflit. En définitive, « Ike » Eisenhower a le dernier mot et penche en faveur du maintien de l'opération « Anvil », entre-temps rebaptisée « Dragoon » afin de déjouer l'espionnage allemand.

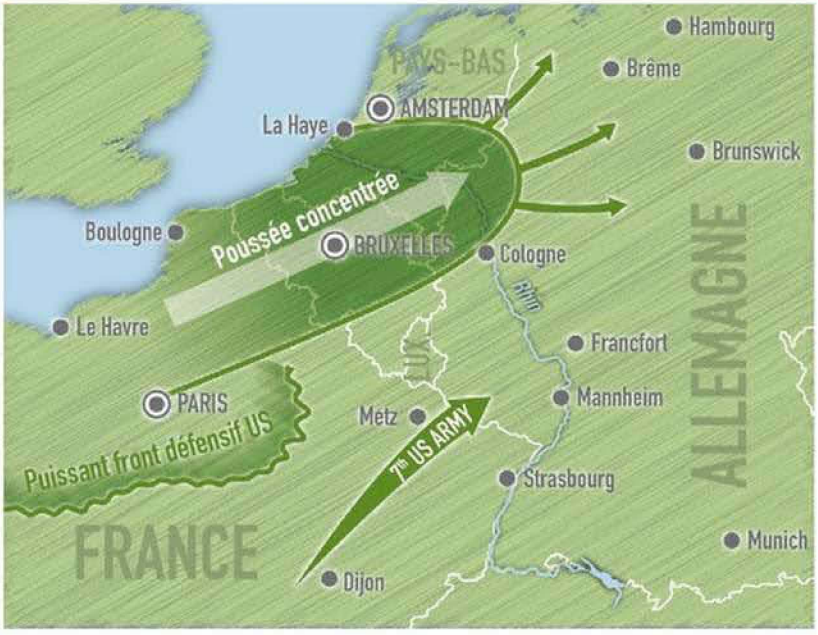
À y regarder de plus près, l'option churchillienne était en réalité une excellente opportunité stratégique, certes aventureuse pour les Alliés, mais potentiellement désastreuse pour les Allemands.

▲ & ▼ Le désastre se profile à l'horizon pour la *Wehrmacht* engagée en Normandie. Saignée à blanc, en trois mois, celle-ci aura perdu 240 000 hommes, tués ou blessés, ainsi que 200 000 prisonniers ! Sur les 43 divisions engagées, 25 ont été anéanties : 1 500 chars, 2 000 canons et 20 000 véhicules ont été détruits.

En effet, les troupes ennemies stationnées dans le sud de la France auraient très bien pu être encerclées par une poussée de la *3rd Army* de Patton jusqu'aux Alpes. Rappelons que cette dernière atteint la banlieue de Dijon le 11 septembre 1944 et que la percée en Normandie n'a effectivement en rien été soutenue par les effets de l'opération « Anvil/Dragoon ». En contrepartie, obliger la *Wehrmacht* à se battre sur un troisième front aurait effectivement pu générer un déséquilibre tel, au niveau opérationnel, que, par effet dominos, elle aurait pu provoquer un effondrement rapide des défenses allemandes.




## LES STRATÉGIES D'EISENHOWER ↑ ET DE MONTGOMERY ↓




## PALABRES OPÉRATIONNELS

Par la suite, ce conflit d'intérêts ne se calme pas, bien au contraire même ! Alors que la campagne de Normandie est sur le point de rapporter les fruits des combats acharnés menés dans le bocage, au moment précis où toutes les attentions devraient se porter sur le chaudron de Falaise, un vaste débat opérationnel exacerbe de nouveau les passions des généraux anglo-américains : il s'agit de décider de la manœuvre à effectuer pour la phase d'exploitation. Deux thèses s'opposent : l'une est soutenue par Montgomery, l'autre par Bradley.

À la fin août 1944, la situation des forces allemandes en France devient particulièrement précaire. Le *SHAEF* affirme dans une instruction opérationnelle : « Sur tout le front, la résistance de l'ennemi donne des signes d'effondrement. Le gros des forces ennemies, estimées à l'équivalent de deux faibles divisions blindées et de neuf divisions d'infanterie, se trouve au nord-ouest des Ardennes, mais il est désorganisé et en pleine retraite, et il semble incapable d'offrir une résistance appréciable si aucun répit ne lui est donné. Au sud des Ardennes, les forces ennemies sont estimées à l'équivalent de deux divisions d'infanterie mécanisées et de quatre divisions d'infanterie à effectifs réduits. Une force hétérogène, se repliant depuis le sud-ouest de la France, est estimée à l'équivalent d'une division. Une demi-division blindée et deux divisions d'infanterie sont actuellement poussées vers le nord par la vallée du Rhône. La seule manière pour l'ennemi de faire obstacle à notre entrée en Allemagne serait de renforcer ses armées en retraite par des divisions venant de l'intérieur et d'autres fronts, pour occuper d'importants secteurs de la ligne « Siegfried ». Il est néanmoins douteux qu'il soit en mesure de le faire à temps. »

Aux yeux de « Monty », la fin de la guerre en Europe est proche. Comme ses homologues américains, il sait que l'heure n'est pas aux tergiversations mais à une action décisive. Le 17 août, il convoque Bradley, qui est encore sous ses ordres, pour lui expliquer les grandes lignes de son plan pour la suite des opérations. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il ne colle plus tout à fait à la stratégie décidée avant l'invasion…

« 1/ Après avoir franchi la Seine, les *12th* et *21st Army Groups* devraient former une masse homogène de quelque quarante divisions, assez puissantes pour n'avoir rien à craindre de l'ennemi. Cette force ferait mouvement en direction du nord-est.

2/ Le *21st Army Group*, sur le flanc occidental, dégagerait la côte de la Manche, le Pas-de-Calais, la Flandre occidentale, s'assurerait d'Anvers et du sud de la Hollande.

3/ Le *12th Army Group* formerait le flanc oriental du mouvement et se déplacerait avec son flanc droit vers les Ardennes en direction d'Aix-la-Chapelle et de Cologne.

4/ L'ensemble du mouvement aurait Paris comme pivot. Une puissante force américaine serait placée dans la région d'Orléans–Troyes–Châlons–Reims–Laon, avec son flanc droit étiré le long de la Loire jusqu'à Nantes.

5/ Les forces de l'opération « Dragoon », venant du sud de la France, seraient dirigées vers Nancy et la Sarre. Nous ne devrions pas essayer de les rejoindre avec notre droite, car cela déséquilibrerait notre stratégie.

6/ L'objectif fondamental du mouvement serait d'installer en Belgique une aviation puissante, de créer des têtes de pont au-delà du Rhin avant le début de l'hiver et de nous emparer rapidement de la Ruhr. »

Dans ses mémoires, Monty conclut par ces mots : « En termes simples, c'était le plan "Schlieffen" inversé, avec cette différence qu'il serait exécuté contre un ennemi déjà ébranlé et désorganisé. » Dans ce même texte, il affirme que Bradley approuve sa vision des choses. Cependant, le récit de l'intéressé apporte un démenti formel à ce propos, le général ayant même une opinion très tranchée sur le sujet : « C'était à la mi-août 1944, quand Montgomery et moi avons bataillé au sujet de la stratégie qui devait être appliquée pour la campagne du *SHAEF* à l'est de la Seine. » Point d'accord, donc ! Le chef du *12th Army Corps* est encore plus explicite quand il ajoute : « le premier plan à prédominance américaine visait

◥ Eisenhower en discussion avec un résistant français. Derrière lui, se tient le général Bradley, qui prendra d'ici peu le commandement du tout nouveau *12th Army Group*, encadrant la *1st Army* d'Hodges et la *3rd Army* de Patton. Comme de juste, la naissance de ce groupe d'armées américain contrariera grandement Montgomery, qui espérait demeurer le seul chef des troupes terrestres alliées débarquées.

▶ Patton prend la tête de la *3rd Army* au moment de l'exploitation de l'opération « Cobra », à la fin du mois de juillet 1944. Une contrariété de plus pour « Monty »...

une ruée vers le *Reich*, à travers le centre de la France jusqu'à la Sarre et au-delà, vers le Rhin, dans les environs de Francfort. Dès le 25 août, la *3rd Army* ouvrait son chemin vers Troyes, à 130 kilomètres au sud-est de Paris et à 240 des frontières allemandes. Les *1st* et *3rd Armies* étaient nécessaires pour cet effort majeur. Il devait être accompagné par une seconde poussée des armées anglo-canadiennes remontant les côtes de la Manche jusqu'à Anvers. Le second plan, recommandé par les Britanniques, proposait, lui, que toutes les forces alliées soient concentrées sur une unique progression vers le nord, *via* Amiens vers Bruxelles, à travers une voie deux fois plus longue que celle menant à la Sarre. Les Anglais insistaient sur cette attaque vers le nord, même si elle signifiait l'abandon de l'avance vers l'est. »

Les arguments développés par le général américain sont très pertinents. Le plan américain préconise de suivre la voie la plus directe vers l'Allemagne, à travers un front non défendu par l'adversaire. Cet effort pouvait donc non seulement franchir les fortifications de Metz et de la ligne « Maginot » en quelques jours, mais aussi venir percuter de plein fouet un *Westwall* mal équipé et quasiment pas défendu ! Qui plus est, remonter vers le nord par un effort concentré oblige les forces alliées à se frayer un passage à travers la *15. Armee* encore puissante et expose dangereusement leurs flancs à une contre-attaque.

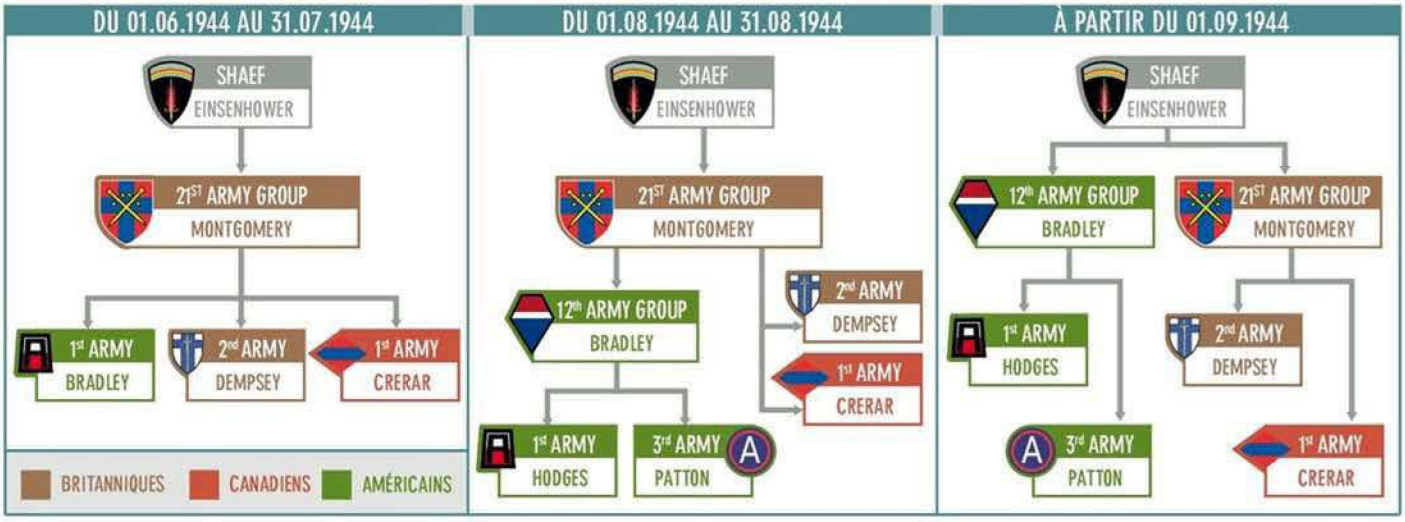
Bradley reconnaît néanmoins que la stratégie anglaise a l'indéniable avantage de nettoyer les côtes de la Manche des sites de lancement des armes V qui menacent Londres. Il est très conscient qu'un nouveau « Blitz » sur la capitale britannique engendrerait d'importants remous politiques. Par ailleurs, si les roquettes devaient être utilisées contre les ports du sud de l'Angleterre, elles pourraient sérieusement handicaper la logistique alliée ; une logistique qui va déjà être fortement mise à l'épreuve pour ravitailler les troupes lancées vers l'Allemagne.

Sachant qu'Eisenhower sera sensible à l'argument politique consistant à protéger Londres des armes de représailles allemandes, Bradley propose un plan intermédiaire ; dans son esprit, il s'agit d'éviter la solution de « Monty » en réalisant quelques concessions. L'idée du général américain est de se conforter aux choix initiaux, en ne les amendant que légèrement pour essayer de concilier les deux points de vue et tenter, au final, d'obtenir le succès tant vers le nord que vers l'est. Pour ce faire, il propose qu'un corps d'armée de la *1st Army* soutienne effectivement le *21st Army Group*, tandis que le reste des effectifs continuerait sa progression comme initialement prévu. C'est donc à « Ike » qu'il va s'agir de trancher…

## LE COUP DE DÉS D'EISENHOWER !

Dans les plans initiaux de l'invasion, les alliés s'attendaient à un repli allemand de la Normandie après quelques jours de combat, puis l'établissement d'une ligne principale de résistance sur la Seine. La lutte à outrance autour de Caen et dans le bocage, sans oublier la contre-attaque ratée de Mortain, ouvre d'autres perspectives opérationnelles qui donnent en partie raison à « Monty ». Conséquemment, Eisenhower décide de revoir ses plans. L'effondrement allemand est tel qu'il est persuadé qu'il va pouvoir se lancer dans une poursuite effrénée de l'ennemi. Son problème devient alors une simple équation logistique, avec la nécessité absolue de disposer de ports en eau profonde pour permettre le déchargement des millions de tonnes de fret dont les Alliés ont besoin. Deux objectifs deviennent donc cruciaux aux yeux de l'état-major : la prise de Marseille au sud et d'Anvers au nord. L'attaque en Provence permet de s'assurer des capacités de déchargement de la cité phocéenne. C'est d'ailleurs là que réside le principal argument américain opposé à Churchill. Pour le port belge, c'est une autre affaire.

## ORGANISATION DU COMMANDEMENT




Il est certes très éloigné du Cotentin, mais sa situation à proximité de l'Allemagne en fait une cible stratégique de premier plan. Prendre la ville flamande équivaut à ouvrir un immense robinet de matériel, d'essence et de troupes à proximité immédiate des frontières du *Reich*, et ce au moment où justement les capacités logistiques seront tendues à l'extrême. Cet apport immédiat permettrait de supprimer l'équation logistique du problème de « Ike » et de poursuivre l'assaut jusqu'au cœur de l'Allemagne et peut-être même de finir la guerre avant Noël. Très clairement, cette option séduit le commandant en chef. Sa stratégie clarifiée et reprécisée, il lui reste à définir les implications opérationnelles.

« Monty » voudrait un effort concentré dans la direction du nord. Il craint à juste titre les capacités de résistance de la *15. Armee*, qui reste encore puissante dans le Pas-de-Calais. L'option de l'attaque dans la Sarre n'est pas non plus à négliger pour obliger l'adversaire à disperser ses forces et surtout faire la jonction avec la *7th Army* remontant le long du couloir rhodanien.

Eisenhower tranche donc en faveur d'une option intermédiaire qui ne satisfait ni Bradley ni Montgomery. Il décide de désolidariser la totalité de la *1st Army* de l'axe de poussée vers l'est pour la faire progresser vers le nord-est et ainsi capturer le glacis nécessaire pour protéger Anvers et flanc-garder le *21st Army Group*. Aux yeux de « Monty », c'est une dispersion inutile des forces. À ceux de Bradley, c'est sacrifier la voie la plus courte vers l'Allemagne !

## UNE CRISE DE COMMANDEMENT

La concentration des troupes sur le continent devient telle qu'avec la perspective de ces nouveaux axes d'attaque, il faut mettre en œuvre une organisation du commandement prévue de longue date avant l'assaut. Dans ses mémoires, Eisenhower présente les choses comme suit : « Pour le contrôle des forces terrestres, l'on n'envisageait pas de nommer un commandant en chef des opérations terrestres.

▲ Patton passe la Seine à bord de sa célèbre Jeep de commandement, équipée d'une sirène destinée à prévenir les *GIs* de l'arrivée de leur commandant.

◣ Tandis que les discussions sur les opérations en cours – notamment le bouclage de la poche de Falaise – s'éternisent entre « Ike », « Monty » et Bradley, parfois dans une ambiance délétère et sans réels résultats, la *3rd Army* poursuit son exploitation en Bretagne, vers la Loire et la Seine.

Puisque notre attaque amphibie ne devait avoir lieu que sur un front étroit et ne mettre en action que deux armées, notre commandant de la zone de feu devait se trouver constamment et immédiatement chargé de la coordination tactique entre les deux armées lors de la phase initiale des opérations. Ce fut à Montgomery qu'incomba cette responsabilité. Mais des plans nécessitèrent bientôt la création de deux groupes d'armées (britannique et américain) séparés sur le continent, et il était assez logique que du moment où chacun d'eux se trouverait assez fort pour percer et commencer une avance rapide en Europe occidentale, la force terrestre lancée sur chacune des deux voies d'invasion dût avoir son propre commandant en chef. » L'avance très lente en Normandie retarde la mise en application de cette décision, qui reviendra au premier plan le 18 août 1944.

L'opinion publique américaine commence à s'impatienter de voir ses *Boys* aux ordres, depuis près de deux mois, d'un Britannique. Commandement qui, aux yeux de l'homme de la rue, est particulièrement inefficace, car il se solde par deux mois de stagnation sur le front européen. Les radios et les journaux américains font une publicité importante pour que Bradley soit mis à la tête d'un groupe d'armées américain et dépende immédiatement du *SHAEF*. L'idée se répand qu'en réalité, c'est Montgomery qui tient les rênes sur le continent. Le général Marshall s'en inquiète et envoie un câble à Eisenhower à ce sujet pour qu'il agisse afin de corriger le tir. Malheureusement, le moment est particulièrement mal choisi ! La poche de Falaise est sur le point d'être fermée, et il est alors de la plus grande importance de coordonner efficacement les troupes pour la ruée finale. En dépit de cela, la décision de retirer le commandement des deux groupes d'armées à « Monty » est annoncée le 20 août.

Et comme de juste, le sémillant Britannique admet difficilement les choses, d'autant qu'il apprend par la même occasion que son option d'une poussée unique est rejetée. Il demande à voir « Ike » en privé pour tenter d'obtenir gain de cause au point de vue opérationnel et rester à la tête des armées d'invasion. Bien que les deux problématiques soient intimement liées, il est évident que l'objectivité est la grande absente du débat. Le plan anglais, s'il était adopté, justifierait de laisser la chaîne hiérarchique en l'état, satisfaisant ainsi les ambitions démesurées de l'homme au béret aux deux insignes. Mais rien n'y fait, et « Ike » ne cède pas.

Débutent alors des changements successifs qui perturbent la chaîne de commandement. Jusqu'au 31 juillet 1944, Montgomery était à la tête du *21st Army Group* coiffant les 21 divisions de la *1st US Army* de Bradley, les 6 de la *2nd Army* de Dempsey et les 10 de la *1st Canadian Army* de Crerar. Une première adaptation est survenue le 1er août avec la création du *12th Army Group* placé sous les ordres de Bradley, coiffant la *1st Army* confiée à Hodges et la *3rd Army* au bouillant Patton. Les instructions parviennent toujours du QG du *21st Army Group*, qui est chargé de coordonner l'ensemble du front. C'est ce dernier lien qui est fort logiquement coupé le 1er septembre 1944. Pour faire « passer la pilule » au général anglais, il sera nommé au même moment au grade de maréchal. Décision qui provoque encore une fois une polémique dans la presse américaine, qui se met alors à réclamer un grade équivalent pour Bradley !

## UNE AMBIANCE TENDUE

On le voit, la tâche d'Eisenhower est un véritable casse-tête chinois. Outre la conduite d'une guerre intense contre un adversaire redoutable, il doit aussi concilier les points de vue de fortes personnalités et leur imposer les siens. Par ailleurs, il est aussi contraint de négocier avec les hommes politiques britanniques et américains tout en prenant garde au pouvoir de la presse. Cette ambiance, faite de rivalités et de choix intéressés sur fond de géopolitique, est loin d'être la plus appropriée pour relever le défi auquel doivent faire face les armées alliées au tournant de la campagne. ■

# FALAISE, PREMIERS FAUX PAS !

La bataille de Falaise est souvent décrite comme étant le « chaudron » dans lequel les armées allemandes de Normandie ont été annihilées. Si dans les faits, après cet encerclement, elles sont pratiquement hors d'état de combattre, elles ne sont pas pour autant détruites. Un nombre important de défenseurs parviennent à s'extraire de la poche, et ces derniers seront suffisamment nombreux pour servir de noyaux durs autour desquels la conscription viendra reconstituer les formations amoindries. Une meilleure conduite des opérations alliées aurait sans doute permis de casser définitivement les reins de la *Wehrmacht* à l'ouest. À n'en point douter, ce semi-échec anglo-américain aura d'immenses répercussions sur la suite du conflit.

## ENTRE TERGIVERSATIONS ET INCOHÉRENCES

▲ Patton souriant, Montgomery hilare, Bradley préoccupé : cette image résume à elle seule les relations entre les chefs des armées alliées à la fin de l'été 1944, alors que la poche de Falaise n'est toujours pas fermée. À dire vrai, la coopération entre ces hommes est au point mort, chacun pensant déjà au coup d'après, en affûtant ses propres plans, quasiment en catimini. Tout ceci débouchera sur des atermoiements qui offriront un répit inespéré aux troupes allemandes prises dans la nasse de Falaise. Nombreuses seront celles-ci à ainsi pouvoir évacuer, alors que tout semblait indiquer qu'elles étaient condamnées à la destruction ou à la capture.

Sauf mention contraire : toutes photos US Nara.

## LA PERCÉE, ENFIN !

Nous ne reviendrons pas sur les opérations pendant les deux premiers mois de l'invasion ; nous nous bornerons en revanche à rappeler que la volonté acharnée d'Hitler à rejeter les alliés à la mer provoque l'enlisement des opérations. Une guerre de position meurtrière s'engage dans une zone favorable à la défensive, de par la configuration très encagée du bocage normand. Les Britanniques, qui devaient, selon les plans les plus optimistes, déboucher à J+20 au-delà de Falaise, en sont encore réduits, fin juin 1944, à se battre pour Caen, la porte de la Normandie. Ce secteur particulier revêt une importance capitale aux yeux du commandement allemand, si bien que son flanc gauche, à l'ouest de la péninsule du Cotentin, s'en trouve fortement affaibli. Il apparaît comme de plus en plus évident aux chefs alliés que la percée aura lieu dans ce secteur.
À la fin du mois de juin, la prise de Cherbourg et la libération du nord du Cotentin permettent à la *1st Army* – alors encore sous les ordres de Bradley – de réorienter son dispositif vers le sud. Quatorze divisions, dont trois blindées, s'apprêtent à monter à l'assaut. L'heure d'obtenir un succès décisif a enfin sonné. Des offensives britanniques et canadiennes se succèdent à un rythme soutenu. Selon Montgomery, c'est dans le but de fixer le gros des forces allemandes en face de l'aile gauche alliée. Si c'est bien l'effet que les attaques répétées produisent, en réalité, le Britannique rêve de pouvoir percer le front allemand.
Tandis que « Monty » piaffe d'impatience en vue du château de Guillaume le Conquérant, une opération de grande envergure se prépare dans le secteur américain. Baptisée « Cobra », celle-ci commence le 25 juillet 1944 par l'un des bombardements tactiques les plus puissants de la Seconde Guerre mondiale. Il écrase littéralement sous les bombes les positions de la *130. Panzer-Lehr-Division*. Plus de 70 % de cette puissante formation d'élite sont mis hors de combat. Le front craque de toute part ; le succès est au rendez-vous, et le 31 juillet, c'est la percée tant attendue à Avranches. La phase d'exploitation peut enfin commencer. La *3rd Army* de Patton s'élance vers le sud pour effectuer une grande manœuvre d'enveloppement du dispositif adverse. Le 2 août, les Alliés sont informés de la planification d'une contre-attaque visant les flancs du *12th Army Group*, menée par quatre *Panzer-Divisionen*. L'opération est directement ordonnée par Hitler à von Kluge. Au départ, l'information paraît totalement incroyable et représente une telle aubaine aux yeux de Bradley que ce dernier demande la confirmation du renseignement. En effet, dans le même secteur, quelques jours plus tôt, le *General* Hausser réclamait un repli vers l'ouest, et ce revirement permettrait potentiellement de prendre au piège les derniers chars disponibles de l'adversaire.
Les événements s'accélèrent. Le 7 août, les restes de cinq *Panzer-Divisionen* tentent de couper l'herbe sous le pied aux forces américaines par une attaque en force sur Mortain. L'opération entre dans l'histoire sous le nom de « Luttich ».

## UNE INCROYABLE OPPORTUNITÉ

Au soir du 7, la situation reste relativement délicate pour les Américains. Si leur front résiste, le risque d'une percée subsiste. À ce moment-là, douze divisions sont déjà au sud d'Avranches et se répandent en Bretagne. Bradley est devant une alternative : il a le choix entre jouer la sécurité ou profiter de l'aubaine pour prendre au piège une armée allemande complète. Devant le flanc ennemi largement ouvert, le général n'hésite pas longtemps. Après une journée de flottement, la situation s'est stabilisée. La *1st Army* de Hodges tient le coup : les *Panzer* ne passent pas ! Fort de cette assurance, Bradley prend la décision de poursuivre sa progression et de contourner les forces allemandes par le sud, il s'écrie : « Nous allons faire le boulot, lançons vers l'est tout ce que nous avons ! »
L'assaut ennemi, quant à lui harcelé jour et nuit par une aviation tactique alliée omniprésente, fait long feu. Les *Panzer* se sont avancés trop loin vers l'ouest et doivent refluer en désordre. Le front allemand se désagrège de plus en plus. L'heure de la moisson a sonné pour les armées alliées.

▲ Patton s'empare d'Avranches le 31 juillet. Les Américains rentrent dès lors dans une phase d'exploitation qui va les conduire sur les arrières des unités allemandes déployées face aux Anglo-Canadiens de Montgomery. Progressivement, le « chaudron » de Falaise se dessine. Reste à le boucler...

Patton reçoit ses nouveaux ordres : il doit désormais infléchir sa course vers l'est. Le *VIII Corps* de Middleton est chargé libérer la Bretagne, qui semble être très faiblement défendue. Le *XX Corps* de Walker reçoit pour instruction de s'engouffrer dans la faille entre la Seine et Orléans. Dans le même temps, le *XV Corps* de Haislip, déjà parvenu en vue du Mans, doit saisir les rives de l'Orne devant Argentan, s'y fortifier et bloquer la principale route de retraite allemande.
Le Mans tombe le 8 août. Alençon est l'objectif suivant. Une gigantesque poche est en train de se dessiner. Les Allemands sont tournés et n'ont pratiquement rien pour s'opposer à la rapide progression américaine sur leurs arrières. Rien ne semble pouvoir arrêter les hommes de Patton. Cependant, les généraux ennemis ont bien vite compris la menace. Alors que l'*OKW* [1] estime qu'il est encore envisageable de reprendre l'attaque vers Mortain, les *Kommandeure* sur le terrain ne se font plus la moindre illusion et demandent l'autorisation de contrer l'avance du *XV Corps*. La situation est de plus en plus périlleuse pour l'équilibre complet du front.
De toute urgence, la *Wehrmacht* tente de reconstituer un front pour protéger ses arrières. Le 11 août, la *5. Panzer-Armee*, sous les ordres du *General der Panzertruppe* Eberbach, reçoit l'autorisation de l'*OKW* de faire face au sud à l'aide des restes de la « Leibstandarte » et des *2.* et *116. Panzer-Divisionen.* Dans le même temps, l'état-major allié décide une manœuvre à double enveloppement pour prendre au piège les restes des 19 divisions allemandes combattant encore en Normandie. « Monty », qui s'attend à ce que l'adversaire défende bec et ongle Alençon, propose que ce soient les Canadiens qui, en s'élançant du nord, ferment la poche en prenant Argentan. Il fixe la limite que doivent atteindre les forces d'encerclement sur l'Orne au sud de la ville.

[1] L'*Oberkommando der Wehrmacht*, ou Haut commandement de la *Wehrmacht*, était le commandement suprême des forces armées allemandes de 1938 à 1945.

## UN PLAN DIGNE D'UNE HORLOGERIE SUISSE !

Tandis que les Américains sont chargés de former l'enclume en dessous d'Argentan, les Canadiens doivent percer vers le sud. Baptisée « Totalize », cette opération difficile échoit au *II Corps* de la *1st Canadian Army*, commandé par un général de 41 ans : Guy Simonds. L'homme est expérimenté ; il a déjà participé à l'invasion de la Sicile à la tête de la *1st Canadian Division* et s'est brillamment battu en Italie avec la *5th Canadian Armoured Division*. Il ne se fait aucune illusion sur la pénibilité de la tâche qui l'attend. Dans son journal, le 31 juillet, il affirme : « le problème à résoudre est de lancer des blindés à travers un écran ennemi, suffisamment en profondeur pour rompre le dispositif adverse composé de pièces antichars et de mortiers dans une région hautement favorable à ce genre de combinaisons défensives. Ce qui peut être fait soit grâce

▼ Après des semaines de combats dans les haies, *Tankers* et *GIs* se mettent enfin en mouvement !

à un appui aérien de saturation, permettant de neutraliser les chars ennemis, ses canons et ses mortiers, ou bien par une infiltration, en profitant d'une journée à basse visibilité. »

Par ailleurs, le terrain n'a rien à voir avec le bocage normand. C'est une suite de grandes parcelles cultivées s'élevant progressivement en direction de Falaise. Si cette configuration semble parfaitement adaptée à une attaque blindée de grande ampleur, elle va surtout faciliter le travail des Allemands, qui disposent de canons dotés d'une capacité de frappe à longue distance. Une situation tactique parfaitement adaptée aux Panther et aux Tiger, capables de détruire un Sherman à plus de 1 000 mètres, alors que les tubes de 75 mm de ces derniers sont dans l'impossibilité de percer l'arc frontal des *Panzer*, même à bout portant. Dès qu'il fera jour, si la percée n'est pas obtenue en profondeur, ce sera donc une hécatombe dans les rangs canadiens…

Pour tenter de résoudre ce problème, Simonds a ce qu'on appellerait aujourd'hui une approche disruptive du problème. Il veut innover pour surprendre l'ennemi par l'emploi de méthodes inusitées jusqu'alors. Il sait que son infanterie va devoir progresser à travers un terrain émaillé de cratères et balayé par la mitraille. Il fait modifier des automoteurs Priest en blindés de transport de troupes. Les engins sont alors en cours de remplacement par des Sexton équipés de la pièce de *25-Pounder* britannique et sont donc rendus disponibles pour ce nouvel usage. Les « prêtres défroqués » se voient soulagés de leurs obusiers de 105 mm. Le trou laissé béant est bouché par une plaque de blindage découpée dans les épaves de chars ou de bateaux échoués. Le travail de conversion commence le 2 août pour se terminer quatre jours plus tard. À la veille de l'offensive, 72 automoteurs convertis en véhicules blindés de combat d'infanterie, baptisés Kangaroo, sont prêts pour l'offensive. Ils ont conservé leur mitrailleuse Cal .50 et emportent chacun quatorze fantassins. Ils combattront tout le mois d'août et seront remplacés à Rouen par des Ram, eux aussi transformés de la même manière. La première phase de l'assaut doit se faire de nuit, aussi Simonds utilise-t-il des moyens novateurs pour guider ses fantassins. Des pièces antiaériennes de 40 mm Bofors tirent en continu des obus traçants en direction des objectifs à atteindre. Des projecteurs puissants sont orientés vers le sud, avec une incidence minimale pour créer un clair de lune artificiel.

L'assaut initial est mené par deux divisions attaquant de part et d'autre de la route Caen–Falaise. À droite se trouve la *51st Highlander Division*, composée de la *154th Infantry Brigade* et de la *33rd Armoured Brigade* ; le flanc gauche est occupé par la *2nd Canadian Division* comprenant la *4th Canadian Infantry Brigade* et la *2nd Canadian Armoured Brigade*. En face, les Allemands s'affaiblissent progressivement dans le secteur visé. Les *1.* et *9. SS-Panzer-Divisionen* sont retirées du secteur pour être remplacées par la *89. Infanterie-Division* venant d'arriver de Norvège, secondée par le reste de la « Hitlerjugend » de Kurt Meyer, soit 4 500 *Panzer-Grenadiere*, 29 *Panzer IV*, 10 *Jagdpanzer*, une dizaine de Panther et quelques Tiger I de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 101*.

▲ Le général canadien Guy Simonds, « patron » du *II Corps* chargé de l'opération « Totalize ». Le plan de Simonds est aujourd'hui considéré par les historiens militaires comme ayant été brillant, mais trop compliqué.

▼ Pour « ramollir » les défenses ennemies, Simonds a prévu de faire appel à l'aviation tactique et à l'artillerie.

## ÉCHEC SANGLANT !

La première phase de « Totalize » débute le 7 août, à 23h00, par un bombardement orchestré par près de mille appareils larguant 3 000 tonnes de bombes sur la zone de contact et ses flancs. Ensuite, l'assaut prend la forme de deux colonnes de part et d'autre de la route Caen–Falaise. La marche est ouverte par des chars spéciaux de la *79th Armoured Division*, en particulier des Sherman *Crabs* équipés de fléaux de déminage. Ils sont suivis par les Kangaroo et les *Bren-Gun Carriers* placés au centre, tandis que les flancs sont protégés par des Sherman. Pour ceux qui prennent part à cette progression, c'est le chaos ! L'obscurité, la brume et la fumée se conjuguent pour semer le désordre dans les lignes. Les pilotes, obligés de contourner les cratères, sont désorientés et perdent à de nombreuses occasions leur chemin, croisant ainsi les routes prévues pour d'autres unités. Les Allemands, quant à eux, ne restent pas inactifs et occasionnent des pertes sensibles aux assaillants. En dépit de cette confusion apparente, les Anglo-Canadiens progressent bien et atteignent les objectifs qui leur sont assignés. Pour la première fois depuis le début de l'invasion, le *21st Army Group* réussit à percer les lignes allemandes, avec une progression de cinq kilomètres.

L'exploitation, la seconde phase de l'opération, peut commencer. Simonds place deux divisions blindées

◤ Bien que datant de la mi-juillet 1944, ce cliché nous montre une partie des moyens spéciaux de la *79th Armoured Division* du général Hobart employés pour l'ouverture de « Totalize », avec ce Sherman Crab au premier plan.

◥ Un Churchill en réparation. Simonds a tout prévu pour que l'avance de ses troupes mécanisées ne soit pas ralentie, y compris l'intervention d'équipes de maintenance chargées de réparer les chars en panne dans les délais les plus brefs.

▼ Char canadien Ram *Observation Post* en marche, aux environs de Cintheaux, le 8 août 1944. « Totalize » a débuté quelques heures auparavant !

en pointe : la *4th Canadian Armoured Division* et la *1st Polish Canadian Division*. Cette décision présente un gros risque : faire monter en ligne autant de chars peut provoquer un embouteillage monstre. Mais le choix du Canadien est motivé par la crainte d'avoir à affronter la *1. SS-Panzer-Division* : celle-ci ayant été récemment retirée de la première ligne, le général allié redoute qu'elle ne soit placée en réserve.

En début d'après-midi le 8 août, l'assaut reprend par un raid de 492 bombardiers quadrimoteurs appartenant à la *8th US Air Force*. Ces derniers sont rameutés au dernier moment, car les équipages de la *Royal Air Force* ont été désorganisés par la brume à leur retour et n'ont pas pu être briefés à temps pour intervenir une seconde fois. Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'intervention des aviateurs américains est loin d'être une réussite. Leurs bombes ratent bien souvent leurs objectifs, et par ailleurs, 24 appareils larguent trop tôt leurs cargaisons létales, qui tombent sur les Polonais et les Canadiens. Une tragédie pour Simonds, non seulement l'intervention de « gros culs » de la *Mighty Eight* cause la perte de 65 tués et 250 blessés dans ses rangs, mais désorganise complètement sa phase d'exploitation en causant des embouteillages monstres. Notons que jusque-là, les alliés ne déploraient que 75 morts depuis le début de l'opération !

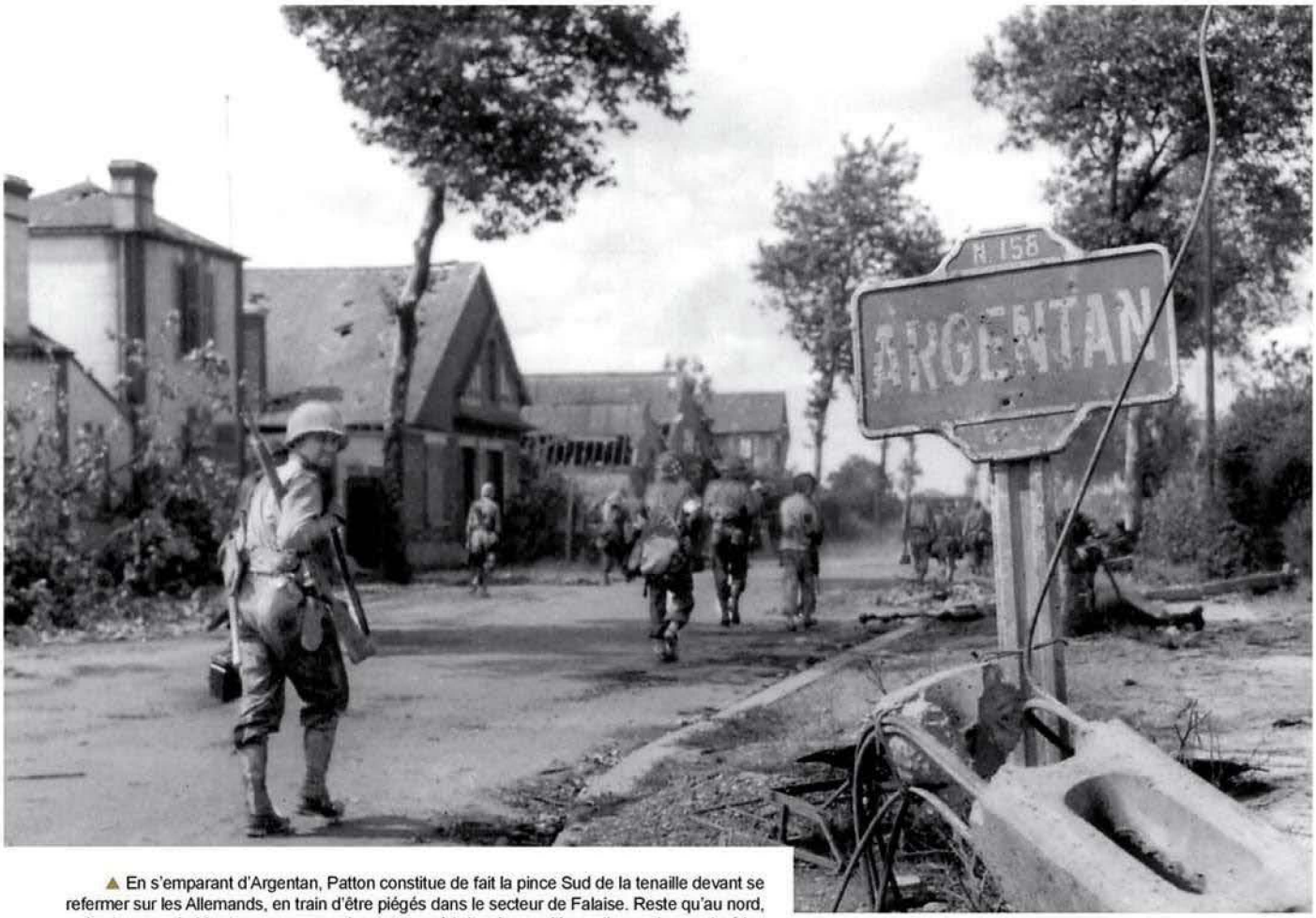
Opportunité que ne manquent pas d'exploiter les défenseurs. Ceux-ci contre-attaquent à 12h30, alors que les dernières bombes pleuvent sur le champ de bataille. L'affrontement tourne au carnage : 20 Sherman et 11 *Panzer* vont au tapis. Parmi eux, le Tiger codé « 007 » de Wittmann, un as de la *Panzerwaffe* aux 138 victoires légendaires !

Polonais et Canadiens avancent péniblement et continuent de subir un taux d'attrition effroyable. En particulier les Sherman du général Maczek, qui progressent en rangs serrés et qui perdent quarante chars, avant de se replier pour reprendre leur marche deux heures plus tard. En guise d'exploitation rapide, Simonds ne récolte qu'une très faible progression. Qui plus est, il constate, horrifié, que ses chars s'arrêtent pour passer la nuit ! Il ordonne de reprendre l'assaut dans la nuit du 8 au 9 août, avec en point de mire Bretteville-le-Rabet, la cote 195 située sept kilomètres au sud, sur la droite de la voie Caen–Falaise.

**OPÉRATION « TOTALIZE »** **7 AU 11 AOÛT 1945**

▼ Les équipages des Sherman de la *4th Armoured Canadian Division* attendent le « Go ! » pour s'élancer à l'assaut des lignes allemandes. D'ici peu, ils seront confrontés aux antichars ennemis et aux *Panzer* qui masquent les débouchés des plaines du sud de Caen.

Le but est de saisir les hauteurs dominant Falaise afin de pouvoir gêner les mouvements de repli allemands. Le *Battle Group* Worthington est constitué à cet effet. Il comprend des chars du *British Columbia Regiment* et trois compagnies de fantassins appartenant à l'*Algoquin Regiment*. L'ensemble réussit à percer, mais, dans la nuit, emporté par son élan, il prend la direction du sud-est et capture une colline à gauche de la route nationale. Il s'agit en fait de la cote 140.




▲ En s'emparant d'Argentan, Patton constitue de fait la pince Sud de la tenaille devant se refermer sur les Allemands, en train d'être piégés dans le secteur de Falaise. Reste qu'au nord, les troupes de Montgomery ne parviennent pas à briser les positions allemandes, malgré les efforts répétés de Simonds. Patton insistera alors, à de multiples reprises, pour être autorisé à poursuivre vers le nord afin de se porter à la rencontre des Anglo-Canadiens et de fermer la poche. Ces demandes seront toutes refusées, « Ike » et Bradley considérant la manœuvre comme bien trop risquée. Ci-dessous, une vue aérienne des restes de la ville d'Argentan.

Pensant être au bon endroit, Worthington annonce qu'il a atteint son objectif. Il prend position au sommet et déploie ses Sherman en *All Round Defense* [2]. Du fait de son erreur, il donne de mauvaises coordonnées géographiques, qui lui valent d'être inquiété par les Typhoon. Les Allemands doivent absolument reconquérir la position. Profitant de l'allonge supérieure de leurs tubes, ils entreprennent la destruction systématique des blindés canadiens. Le 11, Simonds décide d'arrêter les frais. Le bilan n'est pas brillant : les Polonais ont perdu 66 chars, leurs frères d'armes canadiens bien plus. Les causes de l'échec : un manque d'alacrité parmi les officiers du *Commonwealth*, jugés après coup inexpérimentés, la méprise des bombardiers américains, une recherche de renseignements sur le dispositif adverse par trop superficielle et, enfin, un armement d'une qualité bien inférieure à celui de l'ennemi, sans oublier le compartimentage du terrain favorable à la portée des tubes allemands.

[2] Dispositif défensif permettant à des chars de faire face à une menace apparaissant dans n'importe quel secteur des alentours.

## PENDANT CE TEMPS-LÀ, LES *GIS* REGARDENT AILLEURS !

Alors que les hommes de « Monty » marchent péniblement vers le sud, Patton, qui vient de capturer Argentan, insiste pour remonter vers le nord. Le fougueux général piaffe d'impatience ; dans son journal, le 13 août, il affirme : « Le *XV Corps* a saisi Alençon et peut voir la ligne d'Argentan. Ce corps pourrait facilement avancer et fermer le trou (entre Argentan et Falaise – NdlR), mais nous avons reçu l'ordre d'arrêter parce que les Britanniques bombardent intensément la zone. Je suis certain qu'il s'agit d'une énorme erreur, parce que les Anglais ne parviendront pas à saisir Falaise. »

Mais Bradley n'en démord pas : il refuse de lâcher la bride à ses hommes pour qu'ils avancent dans le secteur dévolu au *21st Army Group*. Il appuie sa décision sur le fait que ses éléments sont déjà trop avancés vers le nord et qu'ils opèrent dans une zone où ils ne devraient pas se trouver. Il ordonne même à Patton de faire reculer ses chars qu'il juge trop avancés ! Il se justifie ainsi dans ses mémoires : « J'étais rebuté par l'idée d'une jonction

frontale entre les deux armées convergentes, ce qui se serait sûrement produit si Patton avait continué vers Falaise. À chaque fois qu'une telle chose se passe, elle devient une manœuvre dangereuse et incontrôlable, en particulier si les forces en mouvement ne s'arrêtent pas suivant un plan précisément défini. Laisser avancer nos soldats dans les lignes de Montgomery se serait soldé par de désastreuses erreurs d'identification. »
Il ajoute cependant : « En arrêtant Patton à Argentan, je ne me suis pas concerté avec Montgomery. J'ai été le seul à prendre cette décision. »
En réalité, Bradley se montre entièrement satisfait de l'objectif limité qu'il a reçu, car l'origine de ses réticences est ailleurs : il affirme en effet craindre que les 19 divisions allemandes enfermées dans la nasse ne forcent le passage dans une tentative contre laquelle il estime que son *XV Corps* ne pourrait résister. Il préfère ainsi un épaulement solide à Argentan, plutôt que de courir le risque de se rompre le cou à Falaise !
Qui plus est, en agissant de la sorte, il se donne l'opportunité de garder ses moyens pour progresser jusqu'à la Seine, en tentant un autre mouvement tournant de plus grande ampleur vers l'est. Cette justification datant d'après-guerre ne tient pas longtemps à la lueur de ses véritables intentions. En réalité, en profitant du mutisme de « Monty », il laisse malignement les Anglais jouer le rôle le plus ingrat. Tandis qu'il emmagasine les succès faciles, les Britanniques continuent de fixer les chars allemands dans un secteur favorable à l'adversaire ; sans compter qu'il place « Monty » au pied de ses responsabilités. Il s'agit là d'un « bel exemple de solidarité » entre alliés…
De leur côté, les Canadiens réitèrent leurs efforts pour prendre Falaise. Simonds abandonne l'idée d'une attaque nocturne au profit d'un assaut à l'aube. Le 14 août, il déclenche l'opération « Tractable ». Pour ce faire, il engage deux *Infantry Brigades* escortées par deux unités blindées. Ses flancs sont masqués par un épais écran de fumée. Les assaillants sont appuyés par une forte concentration d'artillerie fournie par le *21st Army Group*. La *Royal Air Force* doit intervenir au cours de trois phases de bombardement. Si la première atteint correctement sa cible, les deux autres se fourvoient et bombardent les lignes alliées, causant une nouvelle fois de lourdes pertes : 150 tués et 250 blessés.

▼ Deux vues complémentaires du célèbre Panther d'Argentan, détruit par des *GIs* du *317th Infantry Regiment* de la *80th Infantry Division* (que l'on voit sur le cliché du bas en train de prendre un peu de repos). Ce char appartenait à la *Panther-Abteilung* de la *116. Panzer-Division* ou bien à celle de la *9. Panzer-Division*.

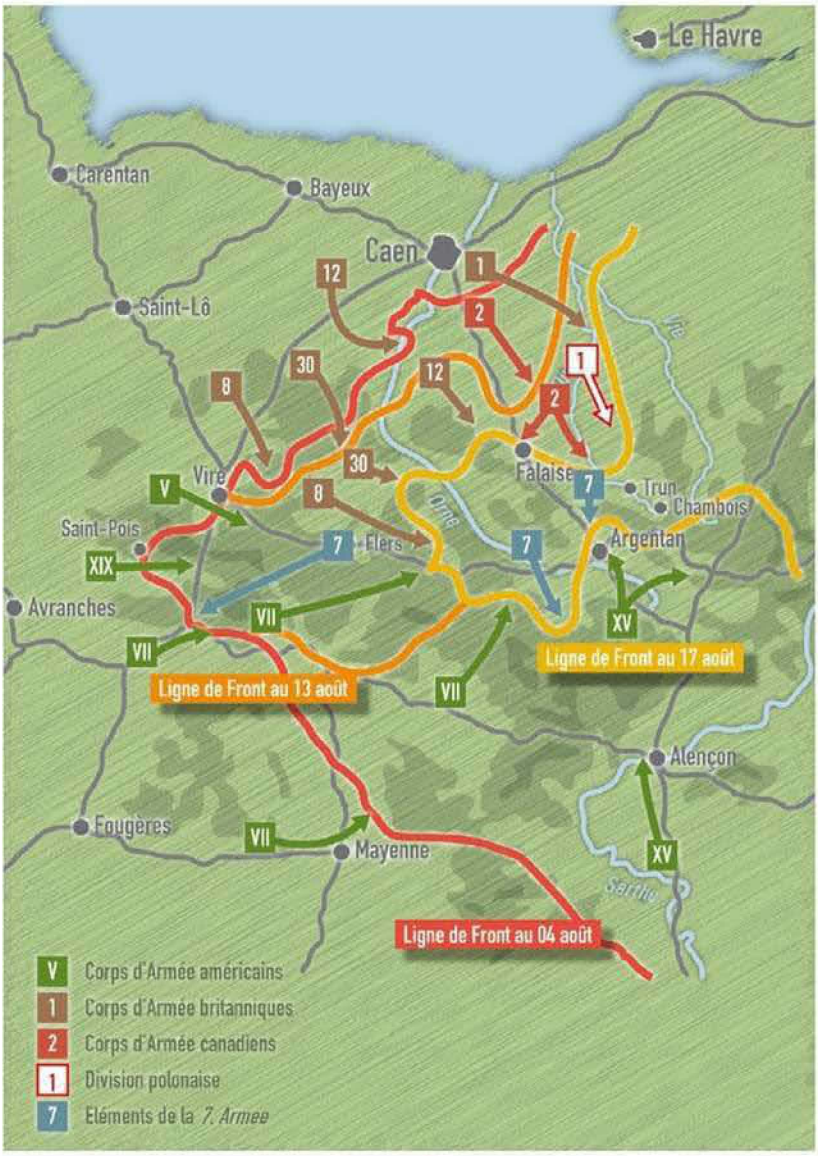
L'erreur provient d'un manque criant de communication entre l'aviation et les troupes au sol. Ces dernières ont allumé des pots fumigènes jaunes pour indiquer leur position, signal qui devait être interprété comme des marqueurs de cible pour les aviateurs… Par ailleurs, Horrocks rapporte dans ses mémoires qu'un officier s'est égaré la veille dans les lignes allemandes en ayant sur lui les plans de l'attaque. Renseignements précieux qui permettent aux défenseurs d'organiser leur dispositif de manière adéquate en réponse à la menace attendue. D'autre part, les tankistes canadiens ont reçu pour instruction de marcher en direction du soleil, l'astre leur désignant l'axe de l'attaque… Sauf que ce choix défavorise grandement les équipages qui doivent tenter de repérer l'adversaire à contre-jour… Une contre-attaque allemande menée par des Tiger de la *schwere SS-Panzer-Abteilung 102*, agissant de concert avec la « Hitlerjugend », parvient à rétablir la situation, donnant un répit inestimable à von Kluge. Une fois encore, Simonds n'est pas passé…

▲ Avec l'affaire de Falaise, l'inimitié régnant entre Patton et « Monty » atteindra son paroxysme, le premier surnommant le second le « singe » !

▼ Tandis que les Alliés vont d'hésitation en hésitation, les Allemands commencent à évacuer leurs troupes de la poche de Falaise pour leur faire franchir la Seine. Ici, un convoi sanitaire dans le secteur de Bernay, dans l'Eure. ECPA-D

## LES ALLEMANDS ÉVACUENT

Bien que le front soit rétabli, l'alerte a été chaude pour le commandement allemand. Poussé par ses subordonnés, von Kluge demande l'autorisation de se replier vers la Seine. Le 13 août 1944, « Sepp » Dietrich ne mâche pas ses mots au sujet de l'imminence de l'effondrement du front : « Si tous les efforts ne sont pas mis en œuvre pour déplacer les forces vers l'est et les sauver de l'encerclement dont elles sont menacées, l'*Armee-Gruppe* pourra faire une croix sur ses deux armées ! Dans un délai fort bref, il deviendra impossible de réapprovisionner les troupes en munitions et en carburant. Il découle de tout cela que des mesures immédiates doivent être prises en vue d'un mouvement vers l'est, avant que celui-ci ne soit devenu impossible. Sous peu, l'ennemi sera en mesure de pilonner la poche avec son artillerie, et il sera alors trop tard pour se replier. »
La crainte principale des Allemands est au sud, avec la menace que la *3rd Army* fait peser sur Argentan. Comme on l'a vu plus haut, l'assaut se fait attendre dans cette direction à la suite de la décision de Bradley de stopper son avance. Hitler n'est plus opposé à l'évacuation, mais ordonne au préalable une attaque sur Alençon pour menacer le *XV Corps*. Pour ce faire, il désigne les divisions « Hohenstaufen »




**LA POCHE DE FALAISE** **6 AU 17 AOÛT 1945**

et « Frundsberg », ainsi que les restes de la *21. Panzer-Division*. Toutefois, la réalité de la situation rend les instructions du *Führer* totalement irréalisables : la *21. Panzer-Division* n'est pas disponible, car déjà engagée pour faire face à l'attaque canadienne au nord, tandis que la « Frundsberg » se trouve aux prises avec les forces américaines dans le secteur de Domfront. Il ne reste plus qu'une seule des trois grandes formations disponibles pour exécuter l'attaque demandée. Ses maigres moyens ne lui permettront pas d'ébranler les positions adverses ; à dire vrai, l'opération est avortée avant même d'avoir commencé.

Günther von Kluge s'entretient avec ses chefs d'armée, qui tous confirment que les positions actuelles ne sont plus tenables et qu'il est urgent d'amorcer un repli derrière la Seine. L'*OKW* insiste : il faut desserrer l'étau en attaquant vers le sud à partir d'Argentan. Von Kluge répond en ces termes : « Peu importe le nombre de fois où le même ordre sera répété ! Les troupes ne peuvent pas défaire l'ennemi, elles n'en sont plus capables et ne sont plus assez puissantes pour y parvenir. Ce serait une erreur fatale que de croire en un espoir qui ne peut s'accomplir, et aucune puissance au monde ne peut faire valoir sa volonté par un simple ordre ; la réalité est la réalité ! Telle est la situation ! »

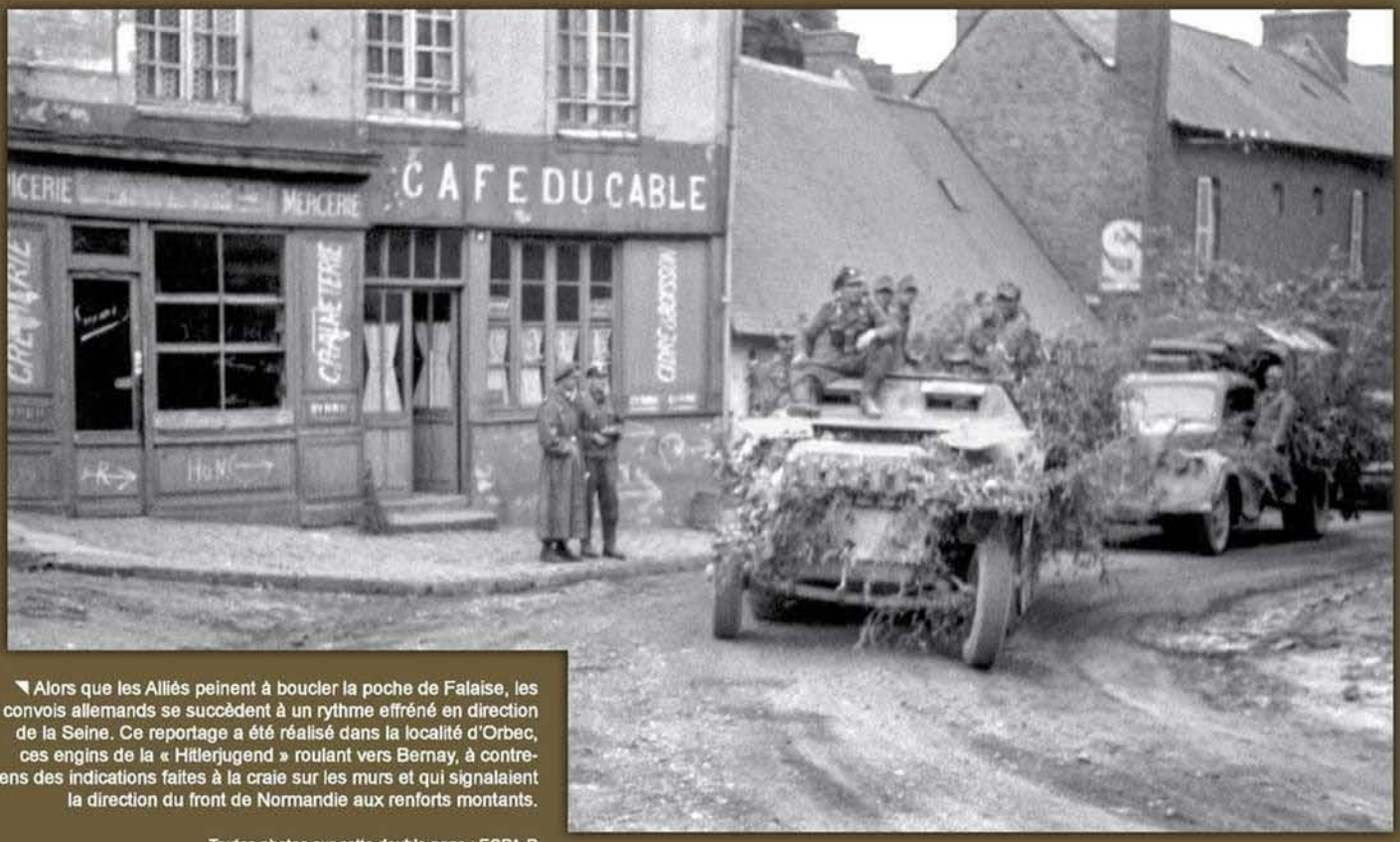
Le 16 août, von Kluge informe Alfred Jodl, chef de l'état-major de la *Wehrmacht*, de l'impossibilité d'attaquer le *XV Corps* américain et demande l'autorisation de se retirer. Bien qu'un ordre clair lui ait été promis par Jodl, rien n'arrive à son PC, aussi le maréchal allemand décide-t-il de prendre l'initiative du repli. Il demande à son chef d'état-major de rédiger les instructions : la *7. Armee* doit se replier en deux nuits derrière l'Orne, tandis que le *II. SS-Panzer-Korps* doit quitter la ligne de front pour se tenir en réserve à Vimoutiers. Elles sont transmises aux troupes à 2h39 précisément. Moins de deux heures plus tard, à 4h45, l'*OKW* donne à son tour ses ordres : un repli sur la Dives est autorisé, mais la localité de Falaise doit être tenue.

Les divisions allemandes ont donc l'autorisation hitlérienne de se retirer de la nasse… du moins en partie ! C'est à ce moment que von Kluge apprend qu'il est relevé de son commandement et remplacé par l'énergique Walter Model. Ce dernier analyse la situation avec rapidité et décide de se replier encore plus à l'est pour se rapprocher de la Seine. Il fait créer une ligne principale de résistance derrière la Touque pour recueillir tout ce qui pourra s'échapper de la poche de Falaise. Le nouveau commandant sait que la Seine est très difficilement défendable à cause de ses méandres. Il ne se fait aucune illusion et décide de tenir à l'ouest du fleuve suffisamment longtemps pour permettre à un maximum d'hommes de le franchir. L'affaire ne va pas être facile. Il ne reste qu'un seul pont plus ou moins praticable : le pont-rail à Rouen. L'essentiel du franchissement va devoir se faire à l'aide de bacs et d'embarcations précaires. Néanmoins, les opérations d'évacuation sont organisées avec un certain succès. Patton, qui attend toujours les Anglais à Argentan, fulmine. Il accable Bradley de messages, insistant sur le fait qu'une grande quantité de moyens adverses est en train d'évacuer la poche. Il souligne sans cesse qu'il n'y a rien entre la *3rd Army* et la Seine et qu'au lieu d'attendre Montgomery, ils devraient se remettre en mouvement.

## SURDITÉ

La résistance allemande à Falaise, associée à l'évacuation de la poche, pousse Bradley et Montgomery à changer leurs plans. Cependant, aussi incroyable que cela puisse paraître, il n'y a pas de décision concertée et commune entre les deux stratèges alliés ; qui doivent pourtant faire leur jonction !

Dans ses mémoires, Bradley résume la situation : « J'avais conclu quelques jours auparavant que je ne pouvais pas fermer la poche de Falaise sans mettre en danger ma position à Argentan, je me retrouvais alors devant trois possibilités : nous pouvions tenir nos positions, là où nous étions, jusqu'à l'assèchement complet de la poche ; nous pouvions alléger nos forces postées à Argentan et foncer vers Chambois, 16 kilomètres plus loin, et ainsi bloquer l'ennemi sur sa route d'évasion ; enfin, nous pouvions laisser une partie de nos forces à Argentan pour y attendre la jonction avec les troupes de « Monty » et foncer à l'est avec l'autre partie de nos unités afin d'établir une tête de pont sur la Seine.



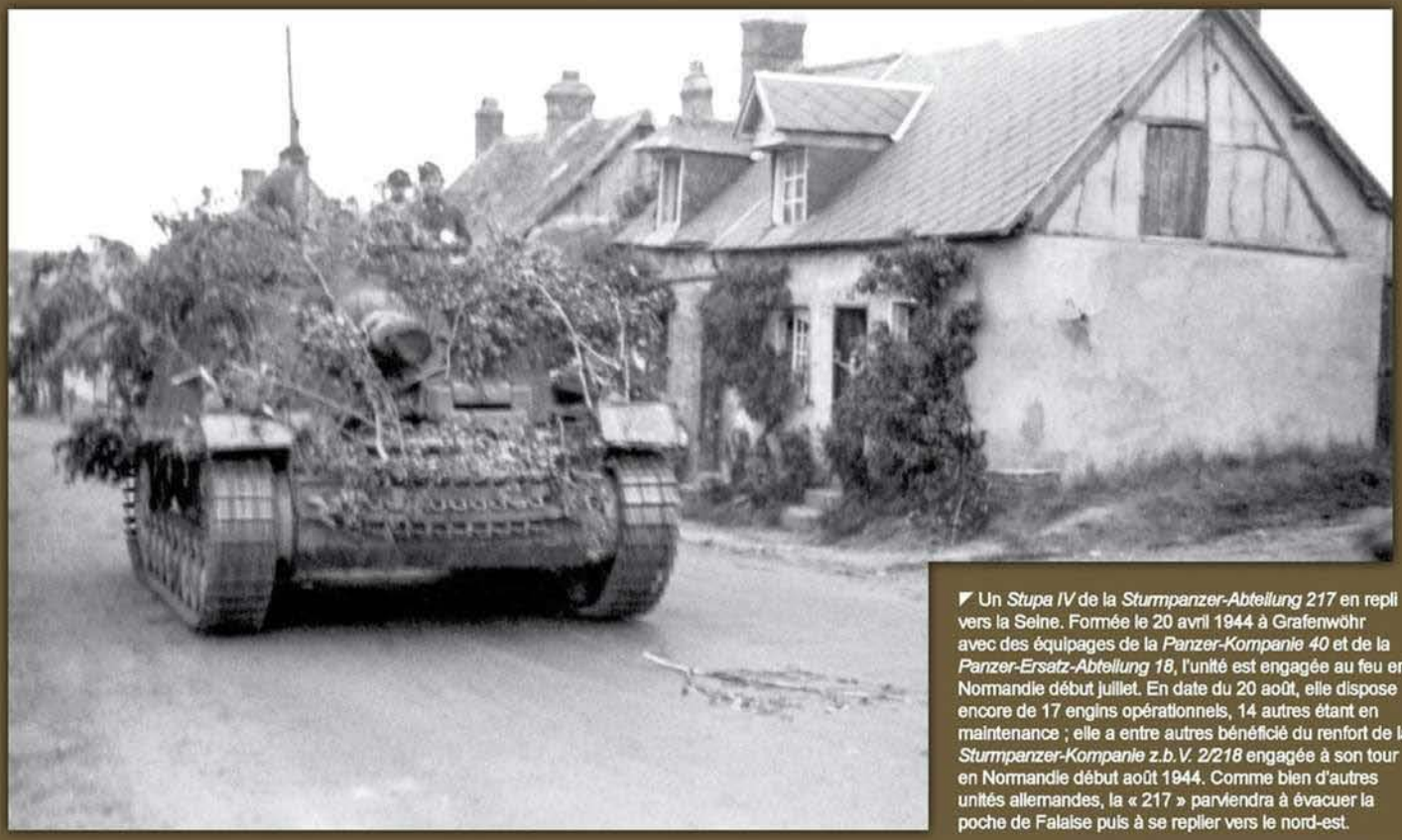

◥ Alors que les Alliés peinent à boucler la poche de Falaise, les convois allemands se succèdent à un rythme effréné en direction de la Seine. Ce reportage a été réalisé dans la localité d'Orbec, ces engins de la « Hitlerjugend » roulant vers Bernay, à contresens des indications faites à la craie sur les murs et qui signalaient la direction du front de Normandie aux renforts montants.

Toutes photos sur cette double page : ECPA-D

◢ Un *StuG III*, lui aussi en repli vers la Seine. Plusieurs points de passage et de recueil sur le grand fleuve ont été établis par les Allemands.

La première solution se limitait essentiellement à ne rien faire : elle ne nous offrirait donc pas de dividendes ; la seconde rapporterait une petite récompense, car même si nous ne parvenions pas à refermer le piège sur les Allemands en prenant Chambois, au moins pouvions-nous les ralentir dans leur évacuation de la poche. Des trois, la ruée vers la Seine offrait évidemment les plus grandes promesses tactiques voire stratégiques. »

En dépit de cette analyse frappée au coin du bon sens, le chef du *12th Army Group* s'interroge encore sur la décision à prendre, car en réduisant sa pression sur Argentan pour foncer vers la Seine, il risque de faciliter l'évacuation du chaudron. C'est finalement Patton qui lui ôte ses doutes, en insistant à de multiples reprises pour que deux des quatre divisions bloquées à Argentan soient libérées. Sans en avertir son allié, Bradley décide alors de dévier de la manœuvre concertée en prenant le risque de diviser en trois la *3rd Army* : le *XII Corps* doit se diriger au sud, vers Orléans ; le *XX Corps*, au centre, avancera quant à lui vers Chartres ; le *XV* Corps, enfin, prendra Dreux et forcera le passage sur la Seine, dans le



◤ Un *Stupa IV* de la *Sturmpanzer-Abteilung 217* en repli vers la Seine. Formée le 20 avril 1944 à Grafenwöhr avec des équipages de la *Panzer-Kompanie 40* et de la *Panzer-Ersatz-Abteilung 18*, l'unité est engagée au feu en Normandie début juillet. En date du 20 août, elle dispose encore de 17 engins opérationnels, 14 autres étant en maintenance ; elle a entre autres bénéficié du renfort de la *Sturmpanzer-Kompanie z.b.V. 2/218* engagée à son tour en Normandie début août 1944. Comme bien d'autres unités allemandes, la « 217 » parviendra à évacuer la poche de Falaise puis à se replier vers le nord-est.

▲ *Sd.Kfz 250* marchant vers la Seine. La machine appartient probablement à l'*Aufklärungs-Abteilung* de la « Hitlerjugend ». On notera la présence à bord d'un personnel de la *Luftwaffe*, ce qui n'a rien d'incongru, puisque la division avait été renforcée par des « rampants » à l'occasion de ces derniers combats normands. La MG-34 a disparu, tandis qu'une structure tubulaire a été ajoutée sur le flanc de l'engin, certainement pour pouvoir y fixer des branchages, à des fins de camouflage.

secteur de Mantes Gassicourt. Par cette décision, Bradley ne se ménage aucune réserve pour venir en aide à son allié, qui tente toujours de fermer la poche. Pire, il ne le prévient même pas !
Mais Montgomery lui-même n'est pas en reste, puisqu'il prend bientôt contact avec Bradley pour l'avertir… que lui aussi a revu sa stratégie ! Voici que le Britannique annonce qu'il cessera d'ici peu son attaque depuis Falaise pour fermer la poche plus à l'est, à Trun. Il a même déjà lancé une opération offensive dans cette direction avec la *4th Armoured Canadian Division* et la *1st Polish Armoured Division*. Logiquement, il demande donc aux Américains de prendre Chambois. Le 16 août, Bradley doit donc une nouvelle fois changer ses plans, en demandant à Patton d'engager la 2e division blindée du général Leclerc et les *90th* et *80th Infantry Divisions* vers Trun. Les ordres sont rapidement préparés pour le matin suivant, mais Bradley en retarde le démarrage de quelques heures. Il affirme dans ses mémoires que pour la première et unique fois de la guerre, il regrette sa décision… Un délai supplémentaire intervient, et l'assaut est finalement repoussé de 24 heures supplémentaires.

▲ Cette *Schwimmwagen* vient de franchir la Seine par ses propres moyens. ECPA-D

Un délai qui est bien entendu mis à profit par l'adversaire pour évacuer encore plus d'hommes et de matériel vers la Seine.
Pendant ce temps, le 17, Canadiens et Polonais franchissent la Dives, à 16 kilomètres à l'est de Falaise, et se dirigent au sud-est, le long du fleuve. À la nuit tombée, la sortie de la poche ne mesure plus qu'une petite dizaine de kilomètres. L'attaque américaine commence le 18 août. Bien que massivement bombardés, les Allemands résistent avec acharnement, et l'évacuation de la poche se poursuit inexorablement.

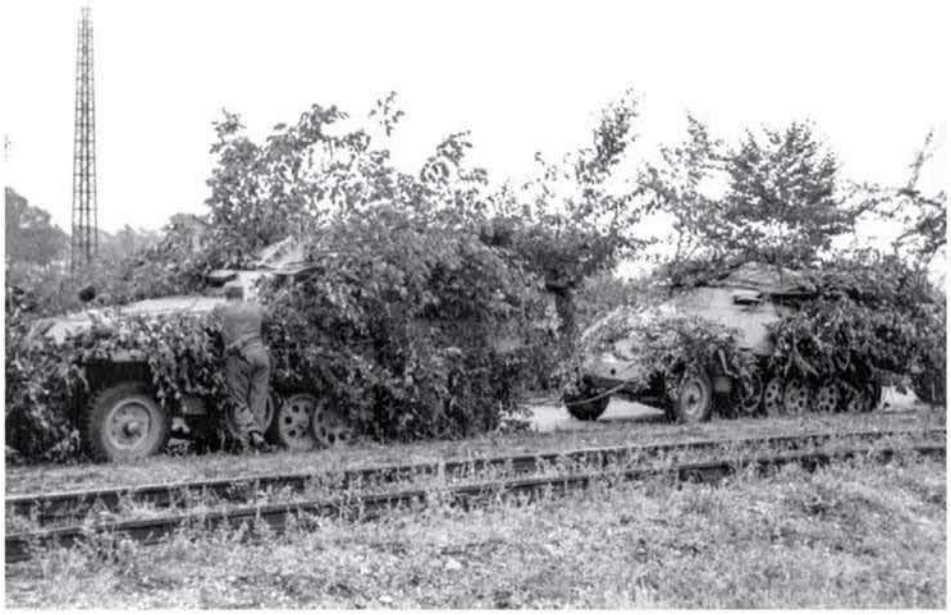
## DES AXES DE CONVERGENCE MAL CHOISIS

Lorsqu'on analyse l'affaire de Falaise, il semble judicieux de fixer une frontière claire aux deux armées devant marcher à la rencontre l'une de l'autre pour fermer la poche. D'un point de vue tactique, « le point clef pour une jonction est une coordination étroite entre les éléments appelés à se rejoindre. Autant que possible, la planification anticipe de plusieurs jours le moment où les unités opéreront assez près l'une de l'autre pour se gêner mutuellement. La coordination étroite, voire le passage d'un élément sous le commandement de l'autre, doit être active dès que les feux de l'un sont susceptibles de traiter l'ennemi de l'autre (ou, pire encore, causer des pertes fratricides). Enfin, une ligne clairement reconnaissable sur le terrain doit servir de délimitation entre les deux unités. Dans le cas d'une pince qui se referme,

▲ Les ponts sur la Seine sont remis en état dans des délais record par les *Pioniere*. Les Allemands vont y déployer de nombreuses pièces antiaériennes afin de les protéger contre les attaques de l'aviation tactique alliée. Ici, un Opel Blitz camouflé à l'aide de branchages vient à son tour de franchir le fleuve. ECPA-D

la jonction est à concevoir comme deux attaques simultanées de l'une vers l'autre, avec une ligne de fin de bond très explicite, une rivière significative fournit généralement une ligne de démarcation très convenable [3] ».

Le choix posé par Montgomery consiste bien en une rivière, une ligne de démarcation remplissant parfaitement cet office. Par ailleurs, demander aux Américains de s'arrêter sur la coupure humide leur évite les frais d'un assaut frontal à travers une zone barrée par de nombreux petits canaux. Ce qui, par contre, est fortement préjudiciable à l'efficacité de la manœuvre, c'est que les deux forces se rapprochent mutuellement en se faisant face. À compter du moment où le « goulot » se réduira, les artilleurs n'oseront plus tirer de peur que leurs coups ne tombent sur des positions amies. Les deux forces risquent donc de se gêner. Il apparaît que plutôt que d'organiser une jonction frontale, une fermeture en ciseau, en s'appuyant sur une ligne de jonction oblique, aurait été bien plus judicieuse. En effet, dans ce cas de figure, les deux armées avancent sur des itinéraires parallèles mais décalés. Par cette méthode, les formations qui tentent de s'échapper doivent choisir un itinéraire plus long et moins direct pour contourner les lignes de contact avec l'assaillant. Pour permettre ce genre de convergence, une ligne de démarcation verticale délimitant les couloirs de progression doit également être fixée.



▲ & ▲▲ Recouverts de branchages pour casser leur forme, ces *mittlerer Pionierpanzerwagen* de la « Hitlerjugend » se préparent à passer la Seine. Sur la photo du bas, on remarquera les câbles de remorquage, le second engin étant en panne. Un document produit par la 7. *Armee* indique d'ailleurs qu'un véhicule sur cinq ayant franchi la Seine en août 1944 était en panne. Confrontés à des pénuries, les Allemands ont récupéré un maximum de matériel. ECPA-D

[3] Général Michel Yakovleff dans « Tactique Théorique ».

Dans le cas de la poche de Falaise, la Dives s'écoulant en suivant un axe sud-nord aurait très bien fait l'affaire, les Canadiens la descendant, tandis que les Américains auraient pu la remonter. Le choix d'axes de convergence face à face fait par Montgomery est donc inapproprié à la situation. Dans les faits, le 13 août 1944, les deux armées sont si proches que Bradley ne peut déjà plus utiliser son artillerie pour progresser vers le nord, car il y a un risque de tir fratricide sur les Canadiens. Ces derniers progressent difficilement et n'arrivent à s'emparer de Falaise que le 17 août avec l'opération « Tractable ». Entre-temps, la poche s'est vidée sous les yeux des Alliés, faute d'une coordination suffisante. Falaise est donc le parfait exemple d'une opportunité ratée. Un choix manœuvrier plus ambitieux, reposant sur une plus grande liberté de mouvement octroyée à la *3rd Army* de Patton, aurait permis la capture d'effectifs ennemis bien plus importants. Au lieu de cela, les Allemands ont eu l'opportunité d'évacuer un grand nombre de combattants.

◀ Le général Rudolf-Christoph von Gersdorff, chef de l'état-major de la *7. Armee*, chargé d'organiser l'évacuation des unités allemandes au-delà de la Seine. Bien qu'impliqué dans le complot contre Hitler, Gersdorff échappera à la purge du *Führer*. Il connaîtra après-guerre une belle carrière au sein de la *Bundeswehr*.
Bundesarchiv
Bild 146-1976-130-51

## UN BILAN EN DEMI-TEINTE

Les atermoiements et le manque flagrant de coordination transforment une formidable opportunité en demi-victoire. Certes, la tâche d'orchestrer les mouvements entre les deux groupes d'armées incombait à Montgomery. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que cette mission n'a pas été remplie comme elle aurait dû l'être. Probablement trop accaparé par ses échecs successifs devant Falaise, le chef du *21st Army Group* néglige pendant trop longtemps de demander de l'aide à ses alliés américains. Ces derniers, quant à eux, n'insistent pas pour lui prêter main-forte, changeant même leur axe de progression sans en avertir le Britannique.

Les véritables bénéficiaires de cette affaire sont les Allemands, bien que leurs pertes soient très élevées, avec 5 000 à 6 000 morts, 40 000 prisonniers et une bonne partie de leur matériel [4]. On estime cependant que près des deux tiers des hommes présents dans la poche ont pu être sauvés. Par ailleurs, les Allemands font de véritables prouesses pour faire traverser la Seine à leurs troupes : une grosse majorité des hommes qui ont atteint le fleuve sont parvenus à le franchir, de même que 90 % des véhicules et 70 % des chars [5].

Après-guerre, le chef de l'état-major de la *7. Armee*, le général Rudolf *Freiherr* von Gersdorff, affirmera : « Il est douteux que la situation désespérée de la *Wehrmacht* à l'Ouest ait été complètement réalisée par le Haut commandement allié à ce moment-là. Néanmoins, nos principaux problèmes – notre manque endémique de réserves, nos difficultés de ravitaillement et l'infériorité de nos combattants, épuisés par les semaines précédentes – n'ont pas pu leur échapper ! Ces faits auraient dû inévitablement les forcer à prendre une décision. Si, par exemple, la jonction des bras britanniques et américains avait été réalisée plus vite, sans le moindre égard aux flancs et aux limites des unités, il est évident qu'aucun combattant allemand encerclé n'aurait pu s'échapper ! Aucun ! À mon avis, cette jonction aurait pu et dû se faire le 15 août, si Patton et sa *3rd Army* n'avaient pas été arrêtés en rase campagne. Mais cela n'a pas été fait, et dans la réalité, ce jour-là, il y avait encore une immense trouée entre Trun et Chambois, à travers laquelle je suis passé dans les deux sens »

Il ajoute : « La perte de nos journaux de marche rend difficile l'évaluation du nombre de soldats allemands sauvés pour cette seule journée par les atermoiements alliés. Les estimations varient entre 20 000 et 30 000 hommes. Bien que ces hommes aient laissé derrière eux la majorité de leur matériel, notamment leur équipement lourd, leur expérience et leur combativité représenteront un avantage considérable pour la réorganisation des nouvelles formations de combat. Ce fut particulièrement vrai dans le cas des *Panzer-Divisionen*, car elles ont pu sauver une grande partie de leurs hommes et même, pour certaines, de leur matériel. Quant aux états-majors des deux armées, des quatre corps d'armée et des treize divisions qui se trouvaient dans le chaudron, seuls ceux d'un corps d'armée et de deux ou trois grandes unités ont été entièrement détruits. Tous les autres ont été immédiatement prêts pour une nouvelle mission ou l'ont été après quelques jours. Il n'y a pas de doute sur le fait que la poche d'Argentan–Falaise aura été le facteur décisif de la bataille de France. Cependant, le succès allié n'a pas été déterminant ; cela aurait probablement été le cas si Patton avait eu les mains libres. »

L'historien américain Martin Blumenson n'hésite pas, quant à lui, à affirmer : « Ce qui en fait avait été une grande victoire alliée en Normandie fut dans le long terme une victoire partielle. Des restes substantiels des forces allemandes qui avaient été défaites à Argentan et à Falaise et qu'on avait harcelées sur la Seine allaient ressurgir pour s'opposer à nouveau aux armées alliées. » ■

[4] Un rapport d'opération du *21st Army Group* donne des chiffres au sujet de l'équipement adverse saisi ou détruit dans le chaudron : 571 canons, 358 chars et automoteurs, 4 715 camions et voitures.

[5] Au total, la *Wehrmacht* parvient à évacuer 240 000 hommes, 30 000 engins divers et 135 *Panzer* au-delà de la Seine.

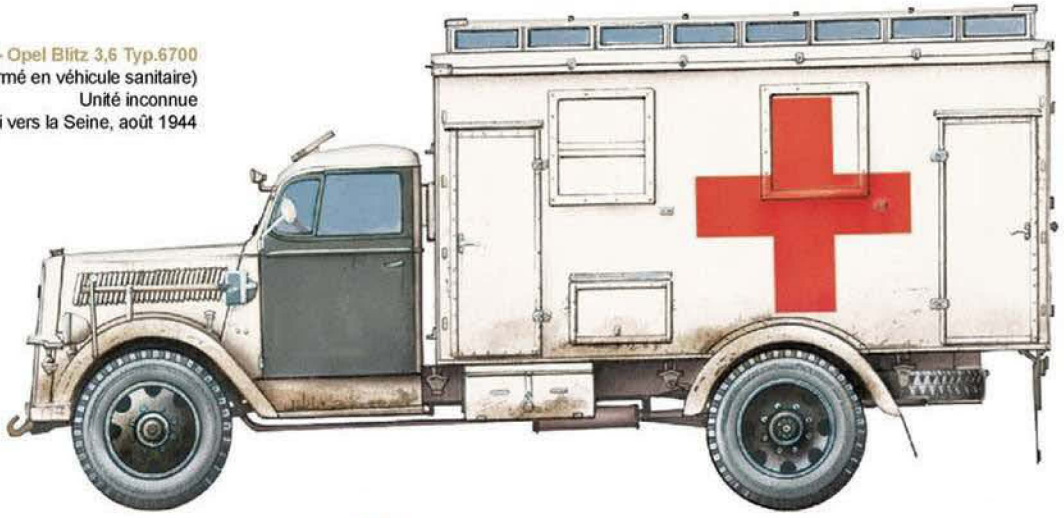
▼ *Kübelwagen* abandonnées dans la poche de falaise. Les Allemands perdront 5 000 tués, environ 50 000 blessés et 40 000 prisonniers dans cette bataille. Côté allié, 25 000 soldats seront mis hors de combat, tués ou blessés, ce chiffre incluant l'opération « Totalize » et les combats pour Argentan.

Le « couloir de la mort » et ses 5 000 épaves de véhicules allemands... Si les pertes de la *Heer* en matériel sont très importantes lors de la réduction de la poche de Falaise, en revanche, près des deux tiers des effectifs piégés parviendront à s'échapper. Recueillis et réarmés, ces hommes s'opposeront d'ici peu à la marche des Alliés. - IWM

**Autobus Renault TN6-F**
(ex-véhicule de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne confisqué par les Allemands et transformé en véhicule sanitaire)
Unité inconnue
France, repli vers la Seine, août 1944

***Kfz. 31* - Phänomen Granit 25H « Sankra »**
Unité inconnue
France, repli vers la Seine, août 1944

***Kfz.79* - Opel Blitz 3,6 Typ.6700**
(ex-camion atelier transformé en véhicule sanitaire)
Unité inconnue
France, repli vers la Seine, août 1944

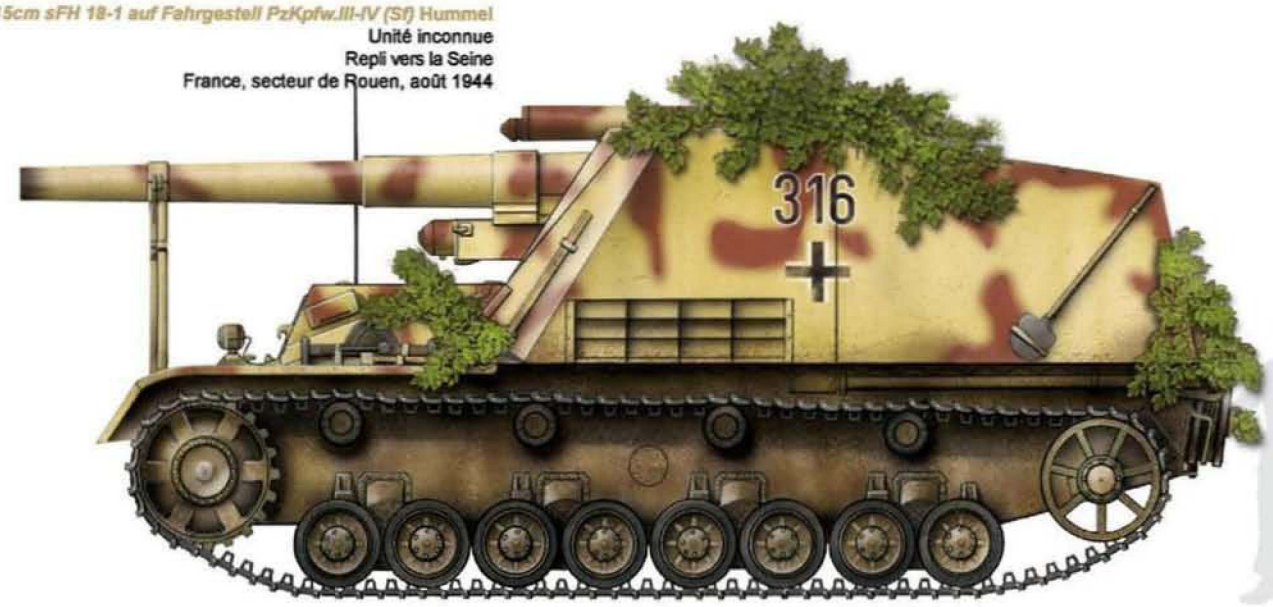


**Voiture sanitaire légère Renault AFB1**
(véhicule capturé par les Allemands en 1940 et réemployé en France occupée)
Unité inconnue
France, repli vers la Seine, août 1944

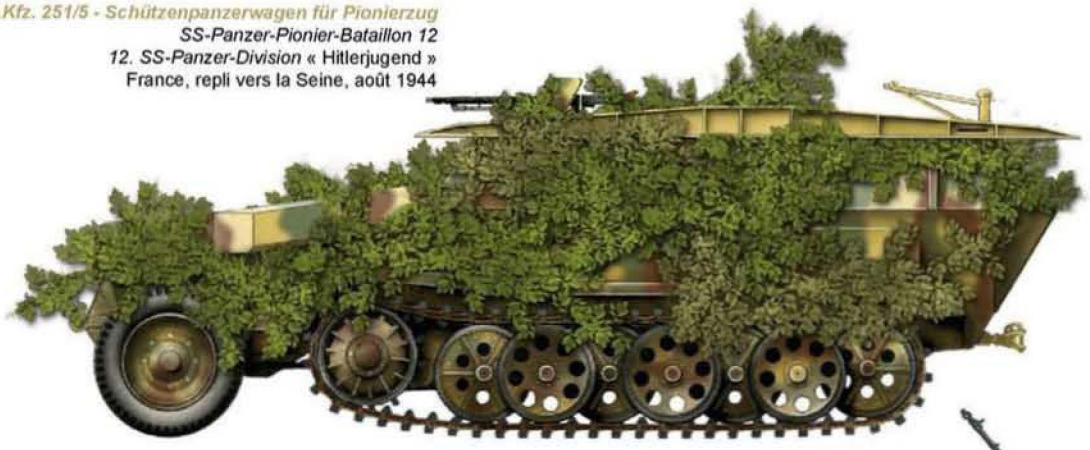
Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

*Panzerjäger mit 8,8 cm L/71 auf Panther* - Jagdpanther
*3. Kompanie / schwere Panzerjäger-Abteilung 654*
Repli vers la Seine
France, secteur de Bourgthéroulde, août 1944

*Sd.Kfz. 165 - 15cm sFH 18-1 auf Fahrgestell PzKpfw.III-IV (Sf)* Hummel
Unité inconnue
Repli vers la Seine
France, secteur de Rouen, août 1944




*Sd.Kfz. 251/5 - Schützenpanzerwagen für Pionierzug*
*SS-Panzer-Pionier-Bataillon 12*
*12. SS-Panzer-Division* « Hitlerjugend »
France, repli vers la Seine, août 1944



*Leichter Schutzenpanzerwagen (2.Ausf) auf Unic P-107 - U-304(f)*
Unité inconnue
Repli vers la Seine
France, secteur de Bourgthéroulde, août 1944

# PLANIFICATION & RAVITAILLEMENT

## LES PARENTS PAUVRES DE LA STRATÉGIE ALLIÉE

« *Plans are nothing, planning is everything* » ; « les plans ne sont rien, le planning est tout », cette assertion de Dwight Eisenhower résume parfaitement la problématique principale de l'invasion de l'Europe. Certes, l'ennemi à abattre est coriace et tient solidement le continent européen, mais cela n'est cependant qu'une facette du problème qui se pose au *SHAEF*. Pour vaincre l'Allemagne nazie, il faut au préalable construire une force d'invasion, la loger, la faire débarquer et ensuite la ravitailler pendant toute la durée de la campagne. Cette tâche colossale est restée longtemps occultée dans les livres d'histoire, pourtant les limites du modèle logistique allié vont donner à la *Wehrmacht* une chance de survie au moment même où elle vacillera.

## UNE LOGISTIQUE DÉLICATE !

Le 1er janvier 1942, soit moins d'un mois après la déclaration de guerre de l'Allemagne aux États-Unis, les *United States Army Forces in the British Isles (USAFBI)*, coiffées par le *Major General* James Chaney, sont créées dans le but de soutenir l'Angleterre dans sa lutte contre l'Axe. Churchill et Roosevelt conviennent rapidement que la guerre ne sera terminée en Europe que lorsque l'Allemagne présentera sa reddition inconditionnelle. Cette décision implique l'invasion du continent, alors baptisée opération « Round-up », et donc la mise sur pied d'une force destinée à cette fin.

L'entreprise commence par une phase de planification à long terme. Des hommes, leur matériel et leur ravitaillement doivent être transportés vers l'Angleterre dans des quantités et des volumes sans précédent dans l'histoire. Les planificateurs de « Round-up » estiment que 1 150 000 hommes seront établis au Royaume-Uni au moment du Jour-J et que 670 000 combattants alliés seront à pied d'œuvre en Europe 42 jours plus tard, avec un accroissement de 70 000 soldats de plus chaque mois. Quarante-deux sections de l'état-major administratif reçoivent la tâche de définir les responsabilités et de coordonner les besoins des différents services. Le projet « Bolero » commence. Son but est de construire de toutes pièces l'armée d'un million d'hommes qui s'élancera 30 mois plus tard à l'assaut de la « forteresse Europe ».

La logistique se met rapidement en place. Le 24 mai 1942, le *Service of Supply (SOS)*, le service de l'approvisionnement, est chargé de construire les dépôts et les camps devant abriter, pour la mi-septembre, un premier contingent américain fort de 100 000 *GIs*. L'entreprise va bon train ; elle est momentanément interrompue pendant l'opération « Torch », le débarquement en Afrique du Nord de novembre 1942, pour reprendre de plus belle après la conférence de Casablanca de janvier 1943, durant laquelle sont précisées les orientations stratégiques pour l'été 1944. Le *SOS* a pour principale mission de stocker le ravitaillement et de l'amener à proximité de la ligne de front, où les unités logistiques des formations de combat prendront le relais.

« Round-up » est rebaptisée et devient « Overlord », la phase initiale et principalement maritime du débarquement étant quant à elle appelée « Neptune ». Tout ce petit monde travaille ensemble pour fournir une planification administrative de grande ampleur, visant non seulement au ravitaillement des troupes, mais aussi à la concentration des réserves à proximité des ports et à leur transfert sur le continent. Des plages normandes, le tout sera ensuite transporté vers des zones de dépôt, ces dernières étant choisies en fonction de la concentration des voies de communication disponibles : routes, chemin de fer.

▲ La formidable machine de la logistique alliée est en marche. Malheureusement, les flux de ravitaillement des troupes débarquées en Normandie ont été calculés au plus juste, afin d'être optimisés, ce sans prendre en compte un certain nombre d'événements qui bouleverseront les plans anglo-américains.

▶ 1942 : Arrivée à Glasgow, en Écosse, de *WACs* (*Women's Army Corps* – auxiliaires féminines de l'Armée américaine). Bientôt, des centaines de milliers de *GIs* rejoindront le Royaume-Uni pour se préparer à prendre d'assaut la « Forteresse Europe » d'Hitler, ce qui posera aux stratèges alliés d'immenses défis logistiques !

◀ L'amiral britannique Bertram Ramsay, qui jouera un rôle essentiel dans l'organisation du transport par mer des approvisionnements au profit des troupes débarquées. Il est notamment le créateur et l'organisateur du « BUCO », un bureau interallié spécial ayant pour mission d'ajuster les priorités des livraisons et de superviser le flux du transport maritime à travers la Manche. IWM

Ces lieux sont déterminés très longtemps à l'avance, alors qu'ils sont encore occupés par l'ennemi. La principale difficulté de ce travail réside dans le fait que pour tout ce qui concerne l'après Jour-J, les prévisions doivent être faites sur la base d'hypothèses qui anticipent la date de la percée du front allemand mais aussi le rythme de l'avance alliée, le bon fonctionnement des ports artificiels, la libération des infrastructures portuaires, sans oublier leur remise en état. Voilà qui fait beaucoup !

## LA GESTION DU TONNAGE

Une parfaite coordination des moyens de transport est absolument cruciale pour organiser l'acheminement du fret vers la Normandie. Il faut tout d'abord réserver certains chargements à des navires particuliers. Cela suppose la préparation minutieuse de plans de cargaison qui dépendent non seulement des caractéristiques du navire mais aussi de ce qu'il doit transporter. Il est donc impossible de déterminer une règle ou une formule générale permettant de prévoir combien de colis de différentes formes, dimensions et de poids pourront entrer dans la cale d'un navire ayant une capacité théorique donnée. La préparation des plans de chargement exige donc que l'on examine séparément chaque navire et chaque cargaison afin d'optimiser le tonnage. L'amiral Ramsay, en charge de l'opération « Neptune », est totalement conscient du rôle essentiel que joueront la vitesse et les quantités transportées au moment de la consolidation de la tête de pont. Le maximum ne pourra être atteint que s'il n'y a pas de retard lors de la traversée, pas plus que pendant le rassemblement et le transit des convois. Pour éliminer, dans la mesure du possible, toutes les causes de retard, un département comprenant des représentants de l'armée de Terre et des flottes est donc spécialement créé par Ramsay. Appelé « BUCO », pour *Build-up Control*, cet organisme a pour mission d'ajuster les priorités et de superviser le flux du transport à travers la Manche ; il est placé sous les ordres de Montgomery, qui, en tant que chef du *21st Army Group*, a précisément pour mission de coordonner les moyens nécessaires à l'invasion. Il faut aussi veiller à maximaliser la rotation des navires : pour ce faire, un autre service est mis sur pied, le « TURCO ».

▼ Côté américain, de gauche à droite, les généraux Norstad, Arnold et Marshall sont les experts en planification qui ont entamé les travaux préparatifs du débarquement de Normandie dès 1942.

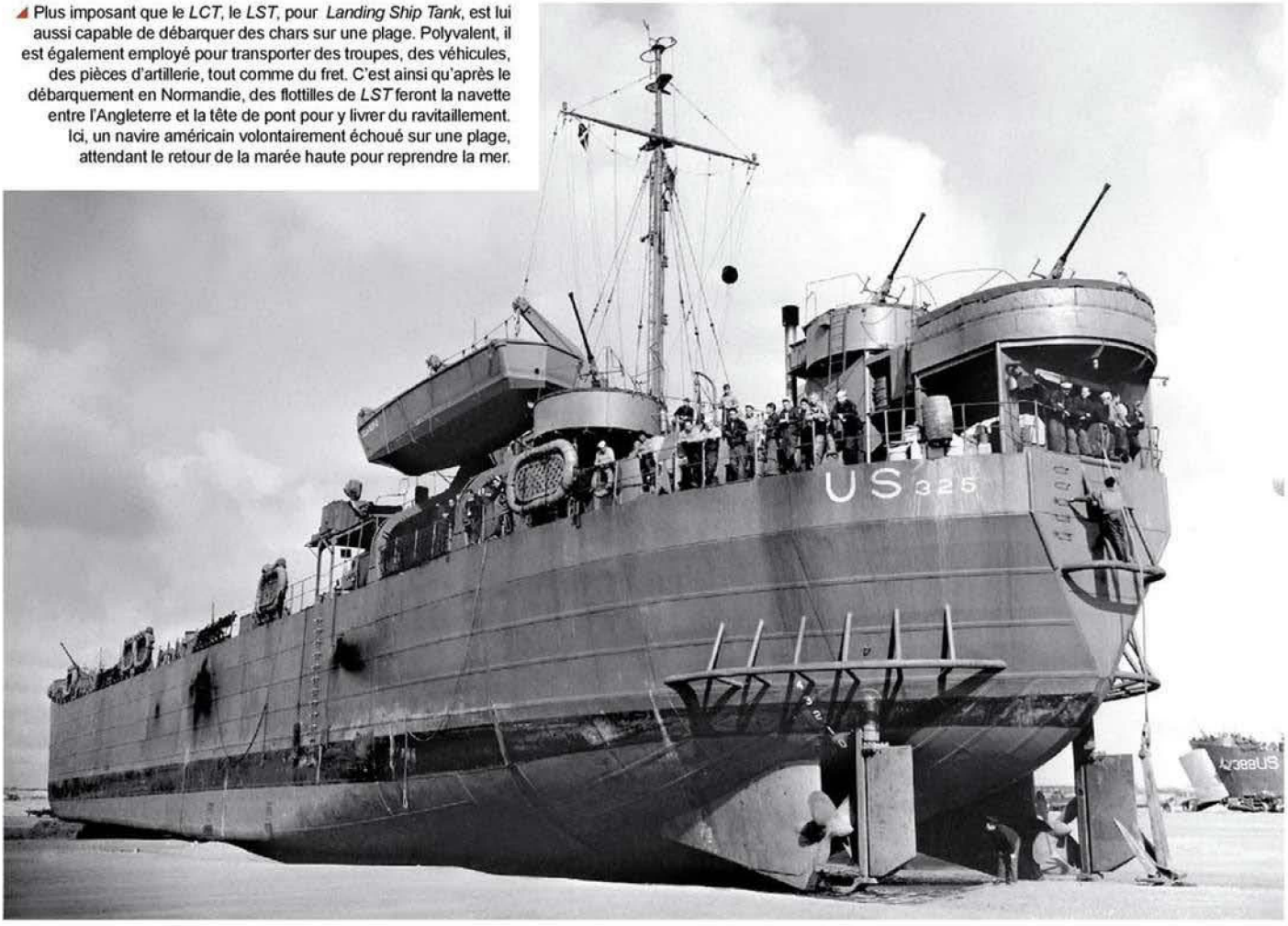
▲ *LCT* en construction dans un chantier naval américain. Le concept du *Landing Craft Tank*, navire d'assaut amphibie, permettant de rapidement débarquer des chars sur des plages, a été posé par Churchill en 1940. De 1942 à 1945, les États-Unis en assembleront environ 1 600, et le Royaume-Uni plus de 1 200 (tous types confondus).

Ce dernier joue le rôle de dispatcheur en veillant à la mise en route des embarcations vers des ports, où des quais d'accostage et des cargaisons sont immédiatement disponibles, à l'incorporation de ces navires dans des convois et enfin à leur dégagement aussi rapidement que possible des zones de débarquement. Les deux bureaux partagent les mêmes buts, à savoir : réduire au minimum, et si possible éliminer, tout retard des bateaux. En exposant ses plans pour la phase de la consolidation, Ramsay insiste sur la nécessité de ne pas se départir de trois principes fondamentaux. Le premier est de focaliser toutes ses forces et toutes les ressources disponibles pour mettre à terre, en France, au cours des trois premiers jours, le maximum de force militaire et une quantité aussi grande que possible d'approvisionnements et d'équipements. Le second veut que l'organisation de la consolidation après J+3 fonctionne sur un rythme régulier de voyages quotidiens visant à éviter l'alternance des embouteillages de livraison au droit des plages. Si bien qu'en élaborant l'horaire de la consolidation, les planificateurs font en sorte que *LCT* et *LST* utilisent toujours, autant que possible, les mêmes ports et les mêmes rampes pour charger en Grande-Bretagne. Ramsay sait qu'un grand nombre de ces embarcations seront commandées par de jeunes officiers peu expérimentés, de sorte qu'une organisation leur permettant de se familiariser avec un seul port et un seul quai et de toujours revenir aux mêmes endroits réduira les retards et les possibilités d'avaries dues aux accidents. Le concept sous-tendu est aussi de simplifier au maximum l'organisation afin de réduire le nombre d'ordres à dispenser. Pour résumer sa mission, Ramsay évoque la construction d'un ouvrage d'art capable de soutenir un trafic continu dans les deux sens ; la métaphore est parfaite !

## LES PORTS ARTIFICIELS

Les objectifs sont particulièrement ambitieux et, pour tout dire, effraient la *Navy*, pour laquelle la principale difficulté n'est pas de transporter le matériel, mais bien de le décharger en l'absence d'un port de grande capacité.

◢ Plus imposant que le *LCT*, le *LST*, pour *Landing Ship Tank*, est lui aussi capable de débarquer des chars sur une plage. Polyvalent, il est également employé pour transporter des troupes, des véhicules, des pièces d'artillerie, tout comme du fret. C'est ainsi qu'après le débarquement en Normandie, des flottilles de *LST* feront la navette entre l'Angleterre et la tête de pont pour y livrer du ravitaillement. Ici, un navire américain volontairement échoué sur une plage, attendant le retour de la marée haute pour reprendre la mer.



▲ Débarquement de véhicules sanitaires sur les plages. Au large, des cargos patientent pour décharger. Faute de disposer de ports, et en attendant les Mulberries, les *Liberty Ships* sont contraints de transférer leurs cargaisons à bord de *LCT* qui font ensuite la navette vers la côte.

Selon les plans, la zone d'établissement doit pouvoir contenir l'infrastructure nécessaire pour subvenir aux besoins de 26 à 30 divisions, tout en permettant l'arrivée de cinq à six nouvelles formations par mois ! Chacune d'elle consomme un fret évalué de 300 à 400 tonnes par jour. Les estimations tablent donc sur le fait que, même aux premiers stades de l'invasion, il faudra débarquer chaque jour environ 12 000 tonnes d'approvisionnement et 2 500 véhicules, de toutes formes et de toutes dimensions, sans tenir compte des troupes de renfort qu'il faudra mettre à terre, et dont le nombre croîtra sans cesse. Le tout débouche sur une augmentation du volume de chargement de l'ordre de 1 000 à 2 000 tonnes par jour ! Ces chiffres titanesques sont considérés par les Alliés comme le strict minimum pour une période de 90 jours après le Jour-J. Il faut, dès le départ, mettre en place un rationnement rigoureux des troupes. C'est donc sur base de volumes répondant à peine aux besoins que le dimensionnement de la chaîne logistique est réalisé.

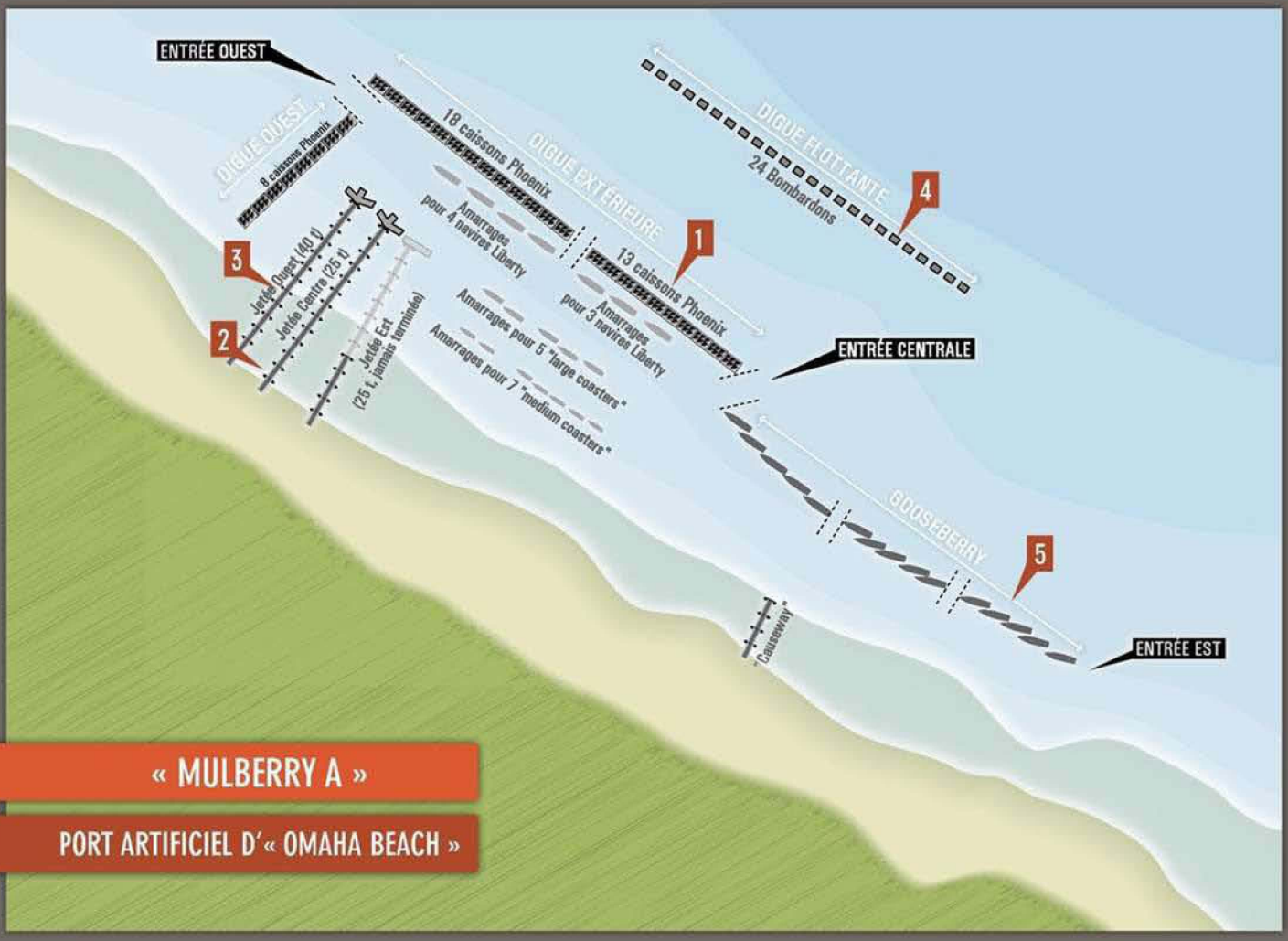
Pour les marins, la tâche confond l'imagination : « d'un assaut sur un front initial de cinq divisions avec un renforcement immédiat de deux divisions, devait être édifiée, en un temps record, une force de 20 à 26 divisons. Et, pendant cette même phase, à la charge considérable de tenir cette grande armée approvisionnée à plein, s'ajoutait une consolidation additionnelle de la puissance militaire à terre, au taux moyen d'une division par semaine. Jamais auparavant un organisme ayant à s'occuper d'un transport de troupes par mer n'avait eu à traiter un problème d'une envergure comparable, et, dans le cas présent, le problème dépassait de beaucoup celui de simple transport de troupes et de matériel. Il impliquait la mise à terre d'un dispositif d'assaut contre la côte la plus puissamment défendue du monde », déclarera un officier après-guerre. Très vite, il apparaît que les ports capturés, en particulier les plus grands, devront être remis en état, car l'ennemi ne les laissera pas tomber intacts aux mains alliées. Le problème paraît insoluble. Par ailleurs, à mesure que les plans avancent, « BUCO » s'aperçoit que même les facilités des ports du sud de l'Angleterre ne suffisent pas à assumer tout le trafic prévu à travers la Manche. Heureusement, les navires et les péniches de débarquement de chars sont munis de leurs propres rampes, imposées par la nécessité de débarquer leur chargement sur des plages ouvertes.

▼ L'armada alliée déverse des milliers d'hommes et d'engins en Normandie, tous les jours.

▲ Un *LST* ayant accosté à la jetée d'un port artificiel déploie sa rampe pour libérer les véhicules transportés dans ses soutes.

Cette particularité simplifie considérablement le problème du chargement. Au lieu d'avoir à construire des jetées munies de grues, seules des voies construites en dur et descendant vers la mer sont aménagées dans les ports anglais. Il est prévu que les péniches mettent leur nez sur ces voies et abaissent leurs rampes pour laisser embarquer les chars et les véhicules. Pour le déchargement, en revanche, c'est une tout autre histoire…
Tant qu'une armée d'invasion ne dispose pas d'un port utilisable, elle demeure dépendante des approvisionnements mis à terre sur les plages ; elle est donc à la merci des vicissitudes de la météo. La première phase d'une invasion ne peut être considérée comme couronnée de succès tant que les envahisseurs ne se sont pas emparés d'installations portuaires. Ce fait préoccupe les organisateurs du plan, tandis que les Allemands en tiennent compte dans leur propre façon d'envisager le rassemblement de leurs forces. C'est la raison pour laquelle Rommel prévoit de repousser l'assaut au moment où l'attaquant sera le plus faible, c'est-à-dire dans les premiers jours.
Pour les Alliés, l'idéal aurait été, naturellement, de s'emparer d'un port au cours de l'assaut initial. Mais l'ennemi, qui apprécie à sa juste valeur l'importance des infrastructures, a particulièrement renforcé leurs défenses. L'expérience du raid de Dieppe et toutes les informations rassemblées depuis 1942 concourent à prouver que cette situation idéale ne pourrait être atteinte en face d'un ennemi aussi bien organisé que la *Wehrmacht*. La seule autre solution est donc de débarquer sur les plages, où la configuration de la côte offre un abri correct contre les vents dominants, et avec des ports à proximité qui pourraient être conquis dans un délai raisonnable après le Jour-J. Ces facteurs jouent un rôle important dans le choix de la base de la presqu'île du Cotentin. Les planificateurs espèrent pouvoir s'emparer très vite des quais de Caen et du canal qui y conduit, puis, dans un délai raisonnable, du grand port de Cherbourg. Toutefois, *a priori*, ces résultats ne peuvent être garantis, et comme on ne peut monter une invasion sur un coup de poker, le problème reste entier ; du moins jusqu'à ce que le *Commodore* Hughes Hallet, alors chef de l'état-major « X », chargé de préparer l'invasion, a une idée grandiose. Elle n'est pas d'une conception nouvelle, mais nécessite le développement de techniques spéciales qui n'ont encore jamais été mises en œuvre.

▼ Les côtes normandes vues depuis l'un des deux ports artificiels assemblés par les Alliés, tel un gigantesque « Mécano ». On mesure l'ingéniosité de ces « Mulberries », mais aussi leur complexité et leur fragilité.

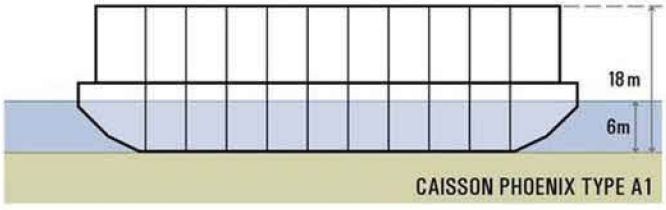



# « MULBERRY A »

## PORT ARTIFICIEL D'« OMAHA BEACH »

### 1 CAISSONS PHOENIX

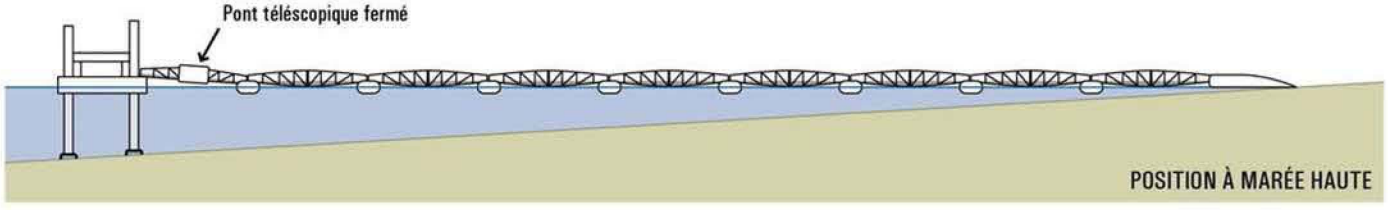
Les caissons « Phoenix » sont creux et équipés d'un système de vannes pour être coulés à l'endroit voulu. Ils doivent être remorqués depuis les côtes anglaises à la vitesse de 9 km/h.



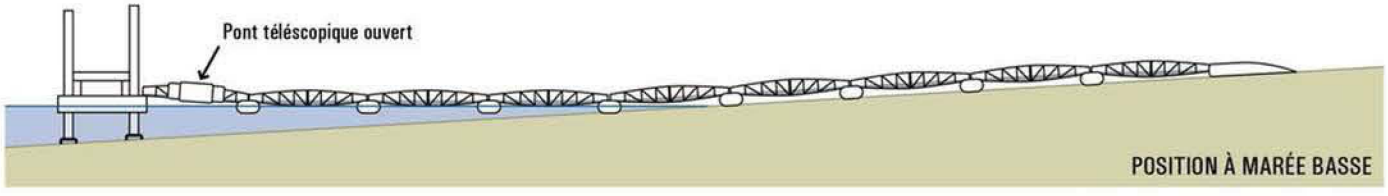

CAISSON PHOENIX TYPE A1

### 2 JETÉE

Les chaussées « Whale » sont constituées d'éléments flexibles pour relier les débarcadères à la plage.
Elles peuvent flotter ou être posées au sol selon l'amplitude des marées.



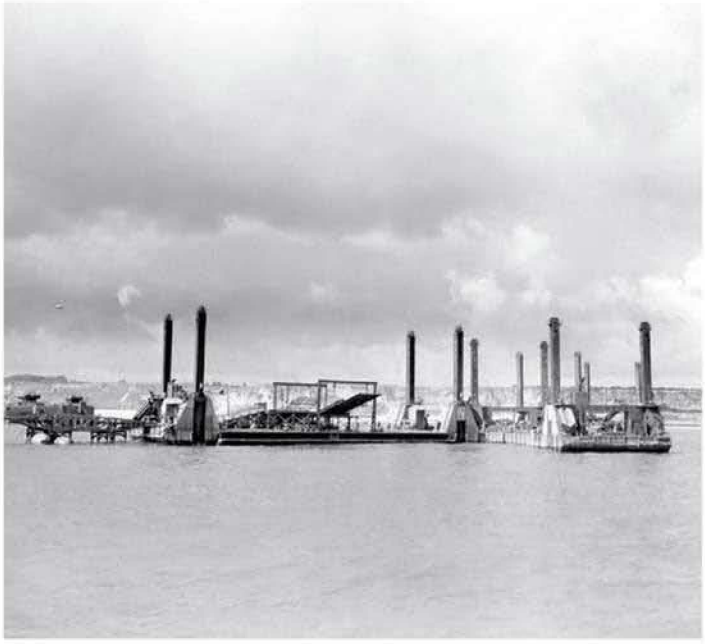

POSITION À MARÉE HAUTE




POSITION À MARÉE BASSE

## 3 LOBNITZ

Les pontons « Lobnitz » sont construits autour de grands pilotis coulissant avec la marée. Grâce à leurs ponts-levis et leur agencement en carrefour, différents types de navires de transport peuvent être déchargés en même temps.

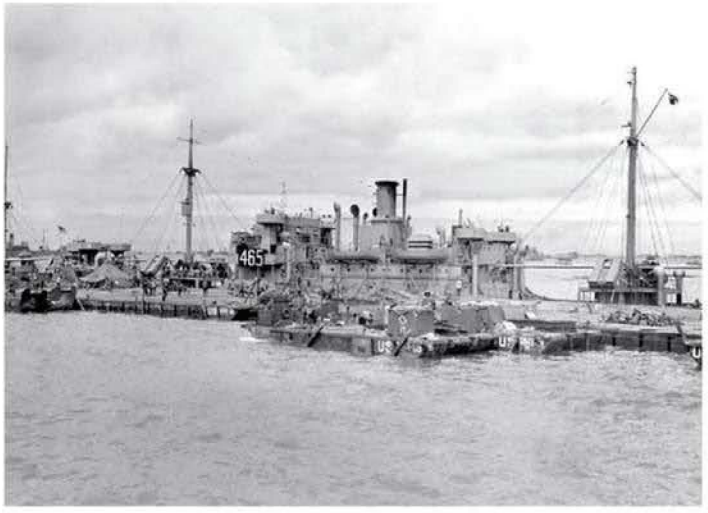


## 4 BOMBARDONS

Les « Bombardons », à la structure cruciforme, sont conçus comme des brise-lames flottants dont seule la partie supérieure émerge de l'eau. Avec la tempête, ils casseront leurs amarres et percuteront les autres éléments du port artificiel d'« Omaha Beach ».

## 5 GOOSEBERRY

Les brise-lames Gooseberry sont constitués de vieux navires alignés et sabordés à faible profondeur pour abriter de la houle des plates-formes de déchargement. Eux aussi seront malmenés par la tempête du mois de juin 1944.



▲ Déchargement d'un bateau amarré à un ponton « Lobnitz » du « Mulberry » américain.

Hallet soutient la thèse selon laquelle, puisqu'il avait été possible de pré-fabriquer des constructions importantes, il devrait être envisageable de faire de même pour édifier un port, de lui faire traverser la Manche en sections et de le mettre en place au large de la côte ! Si les sections sont prêtes, il est envisageable de le faire en peu de jours.

La question de la construction de grands ports artificiels est examinée en détail lors d'une réunion qui se tient à Londres en juin 1943, sous la présidence de Lord Louis Mountbatten, alors chef des opérations combinées. La conclusion de ces discussions valide le projet en le qualifiant d'essentiel pour fournir un abri en eau profonde au large des plages, permettant d'amener à terre approvisionnements et équipement. Cette décision est soumise au *SHAEF*, qui la considère ingénieuse et, à son tour, nécessaire. Dès le 3 septembre 1943, la construction des sections et modules des ports artificiels est entreprise de toute urgence. Deux ensembles sont prévus : un dans le secteur américain à Saint-Laurent-sur-mer, l'autre dans la zone britannique à Arromanches. Ils portent le nom de code « Mulberries ». Les défis techniques sont immenses, à commencer par la coordination du travail de 300 entreprises pour construire les 212 caissons, 23 quais et 15 kilomètres de passerelles diverses ! Churchill s'implique personnellement et diffuse une circulaire dans laquelle il précise : « Élaborez-moi la meilleure solution. Ne discutez pas la question. Les difficultés s'inviteront bien toutes seules dans nos discussions… » Les choses ne se font pas sans mal, et le projet prend du retard, en particulier la construction des brise-lames qui doivent protéger les installations, au point qu'il est décidé de sacrifier d'anciens navires pour les réaliser. Le temps manque pour faire des essais, et la construction, aussi ingénieuse soit-elle, est faite dans la précipitation. Néanmoins, l'état-major allié compte sur les « Mulberries » pour ravitailler les troupes, au moins jusqu'à la capture de Cherbourg. Cette décision, aussi rationnelle soit-elle, aura cependant de lourdes conséquences jusqu'en novembre 1944 et la libération du nord de l'estuaire de l'Escaut, qui permettra l'utilisation à plein régime du port d'Anvers.

▼ Pour renforcer la tête de pont alliée, 7 000 véhicules, 15 000 tonnes de ravitaillement divers et 40 000 hommes arrivent en Normandie tous les jours !

## LA MÉCANIQUE SE GRIPPE !

Dès le début des opérations en Normandie, les difficultés rencontrées lors des assauts sur « Omaha Beach » et l'impossibilité de capturer Caen dès le premier jour mettent à mal le planning du renforcement de la tête de pont. L'invasion commence avec un retard de 4 600 tonnes rien que dans le secteur américain au soir du 6 juin 1944. Celui-ci s'accumule, pour atteindre 35 000 tonnes à la fin de la première semaine. La situation aurait même pu être beaucoup plus critique si Bradley n'avait pas demandé, quelques mois plus tôt, la mise au point d'un plan B sous la forme de douze barges de débarquement capables de tenir la mer avec une capacité de 1 000 tonnes. Ces dernières n'existant pas au Royaume-Uni, elles ont été amenées de toute urgence des États-Unis.

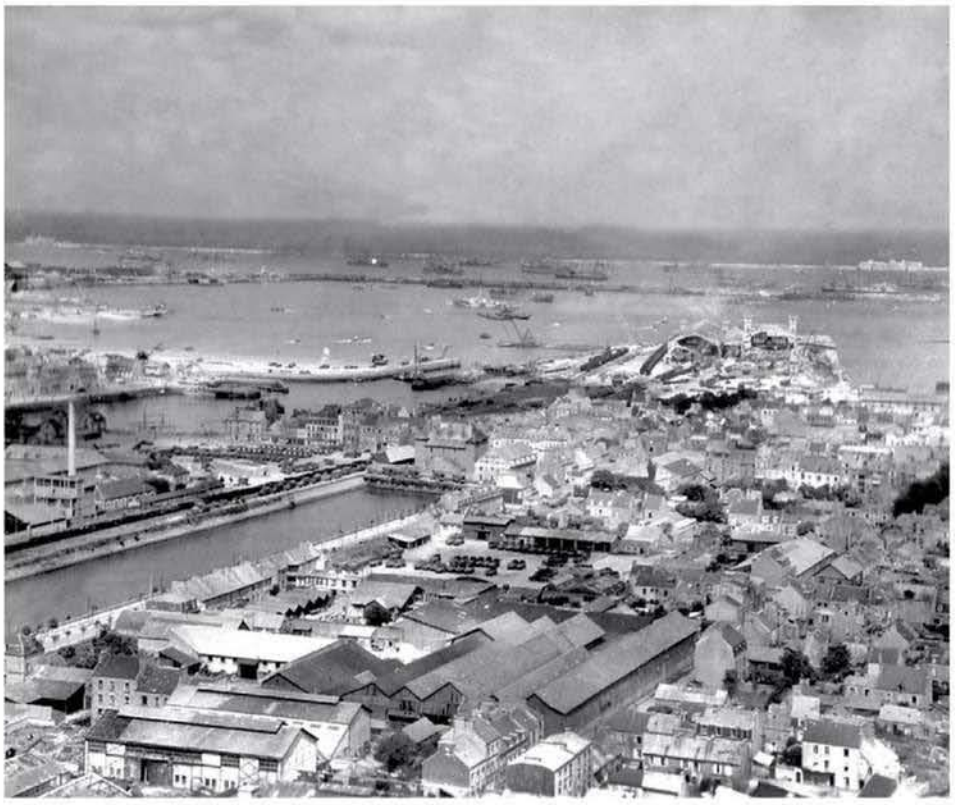
▼ Une effroyable tempête va réussir là où les Allemands ont échoué, en détruisant l'un des deux « Mulberries », et en abîmant considérablement le second. Cet événement va être un coup dur pour les Alliés, puisque les quantités d'approvisionnement, alimentant les troupes engagées au combat en Normandie s'effondreront brutalement pendant plusieurs jours.

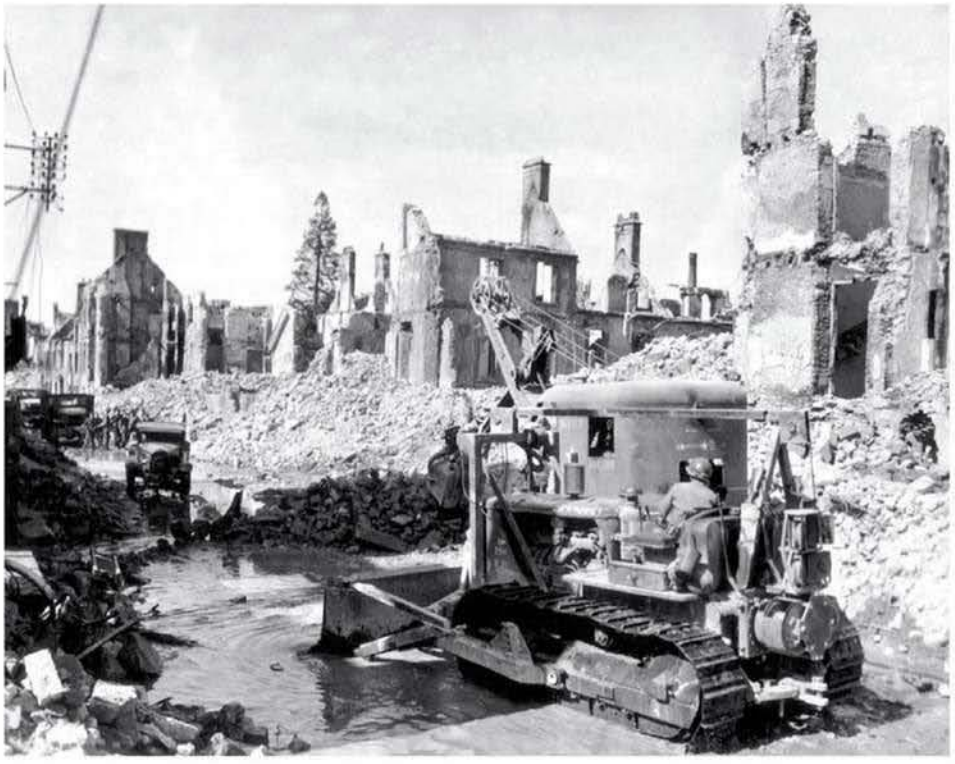
Le temps presse, et les experts navals ne perdent pas de temps. Dès J+1, les premiers éléments des ports artificiels sont mis en place ; il s'agit des brise-lames chargés de protéger les jetées des assauts de la houle. Le travail progresse plus vite à Arromanches, dans le secteur britannique, que devant Saint-Laurent-sur-mer. De sorte que le 19 juin, le port préfabriqué anglais est presque terminé, alors que l'américain, quant à lui, n'est pas encore totalement protégé par ses brise-lames. En plus des « Mulberries », les deux premières infrastructures capturées (Port-en-Bessin et Courseulles) apportent leur concours en permettant le déchargement de 2 000 tonnes de fret quotidiennement, bien plus que ce qui avait été escompté. Tant et si bien que vers la mi-juin, la situation de l'approvisionnement est jugée comme encourageante par les Alliés. Quotidiennement, de 150 à 200 navires accostent et libèrent leur chargement, soit directement sur les plages, soit sur les quais. Au total, cela représente 7 000 véhicules, 15 000 tonnes de ravitaillement divers et 40 000 hommes par jour ! Au soir du 18, la bataille de la consolidation est gagnée, et les Alliés sont désormais en mesure d'aligner 21 divisions sur le continent, alors que leurs adversaires ne peuvent compter que sur 18 grandes unités, malgré les renforts rameutés de France, d'Allemagne et même du front de l'Est.

Ainsi, l'ennemi commence-t-il à plier. La nature, elle, n'a pas encore dit son dernier mot… C'est ainsi qu'à J+13 se lève une tempête redoutable, d'une intensité qui n'avait plus été vue dans la Manche en juin depuis près de quarante ans ! Des vents de force 6 à 7 soufflent à des vitesses allant jusqu'à 60 km/h. La puissance des vagues, formant des creux de deux à trois mètres, est telle que les caissons « Phoenix » posés devant Saint-Laurent se désagrègent et ouvrent une brèche énorme à travers laquelle de grosses lames s'engouffrent, causant de nombreux dégâts.

▲ ▼ Les terribles effets du « grand coup de vent » qui aura duré du 19 au 22 juin 1944. Informé de la situation, « Ike » n'hésitera pas à parler de « désastre absolu » !

Un officier de la *Royal Navy* qui venait de s'abriter dans le port décrit la situation qui s'ensuit : « L'intérieur du Mulberry offrait un spectacle d'indicible chaos. Des centaines d'embarcations, depuis les *LCV* (*Landing Craft Vehicle*) jusqu'au *LCT* (*Landing Craft Tank*), gisaient à la côte, littéralement empilées les unes sur les autres. Les « Whales » (caissons servant de flotteurs aux jetées bitumées) s'étaient évanouis. Les « Phoenix » (les gros caissons brise-lames en béton) avaient craqué. Les *Blockships* eux-mêmes se disjoignaient, et le petit espace de mer qui restait était bondé d'épaves, de camions amphibies, de péniches de débarquement, de caboteurs et de chalands ; toujours plus nombreux, ils chassaient à l'ancre vers la plage. »
La tempête dure quatre jours sans faiblir ; quand elle s'éloigne enfin, le « Mulberry » américain est complètement détruit ; son homologue britannique, plus abouti au moment du déchaînement des vents, et surtout abrité par l'anse d'Arromanches, a résisté. Néanmoins, l'hécatombe provoquée dans les embarcations est édifiante : des 650 *LCT* déployés pour l'invasion, 320 sont mis hors service par le « grand coup de vent ». Il résulte de tout cela un véritable désastre pour les rotations prévues par l'amiral Ramsay. Le dispositif s'en trouve complètement désaxé, et les retards s'accumulent, d'autant que la perturbation se prolonge quelques jours encore, car il faut évacuer les épaves et réparer ce qui a été endommagé. La belle machinerie préparée de longue date se grippe précisément au moment où elle est d'une importance cruciale pour le renforcement de la tête de pont. Pour couronner le tout, l'adversaire fait de son mieux pour gêner les opérations logistiques en mettant en œuvre des vedettes rapides qui viennent harceler les navires marchands au mouillage. Enfin, les mines dormantes posées sur les fonds compliquent encore la tâche des marins.





Au total, la tempête provoque un déficit de près de 20 000 véhicules et 140 000 tonnes de fret, sans oublier un retard dans le renforcement des troupes évalué à 83 000 hommes. Au final, le « Mulberry » américain doit être abandonné, ses éléments étant cannibalisés au profit de l'installation anglaise, qui, du coup, reçoit la majeure partie du flux.

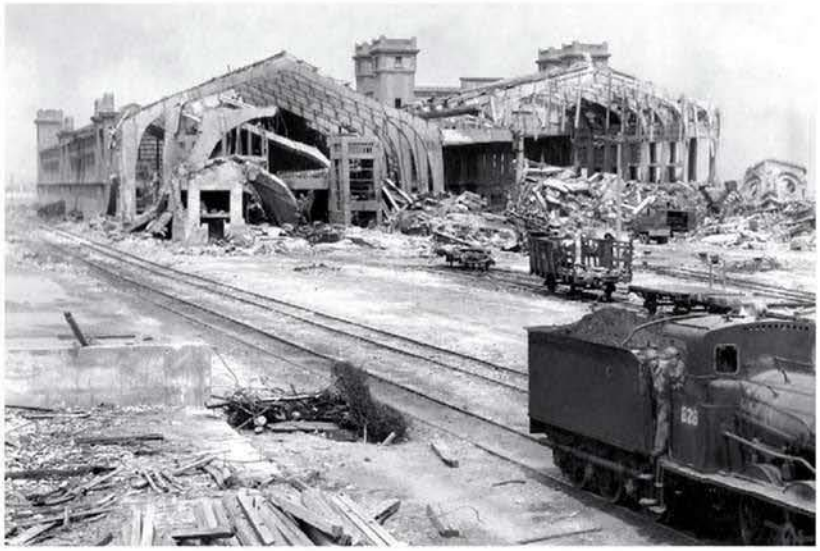
À terre, les difficultés d'approvisionnement commencent à se faire sentir. Par exemple, quand le *XIX Corps* américain monte en ligne, il se voit limité dans sa consommation quotidienne d'obus. Et quand son commandant, le général Pete Corlett, s'en plaindra à Bradley, ce dernier lui rétorquera : « Pete, je déteste ce rationnement autant que vous. Mais rappelez-vous, nous n'avons pas le choix : soit nous économisons maintenant, soit nous tirons tout ce que nous avons et nous faisons ensuite nos valises pour rentrer à la maison ! »

▲ Cherbourg est enfin libérée, à la fin juin 1944. La ville est essentielle dans la stratégie alliée, principalement car les Anglo-Américains espèrent pouvoir utiliser son port et sa gare maritime (photo du haut). Malheureusement, les infrastructures sont en ruines, et les Allemands ont multiplié les pièges et les sabotages. Au final, il faudra de longs mois aux Alliés pour remettre en état les installations portuaires.

## CHERBOURG

Outre la promesse illusoire d'une mer plus calme, l'autre motivation pour attaquer à la base du Cotentin est de pouvoir isoler la presqu'île du reste du continent pour encercler Cherbourg. Seul port de grande taille véritablement accessible, sa capture permettra d'accélérer les déchargements des navires et pérennisera l'avenir de la tête de pont.

L'objectif que s'est fixé le *SHAEF* est de faire tomber la ville pour le 14 juin. Mais force est de constater que ce planning est d'un optimisme béat ! Ce n'est ainsi que le 17 que son isolement est réalisé, alors que sa capture aurait dû intervenir trois jours plus tôt. Le 24, les forces américaines se rapprochent de la ville par le sud, enserrant la côte depuis le cap de la Hague jusqu'au cap de Barfleur, avec la cité portuaire au centre du réduit. L'attaque commence par un bombardement naval destiné à attirer la puissance de feu des positions défensives allemandes, ce afin de faciliter l'approche par la terre. Cette opération de diversion dure près de trois heures ; trois heures durant lesquelles 3 000 obus sont tirés, sans que l'escadre anglo-américaine ne subisse de pertes irréparables. L'action provoque la démoralisation des défenseurs. L'attaque concentrique, menée par trois divisions d'infanterie américaines, se solde par la reddition de la ville le 27, avec treize jours de retard. Le succès américain ne se traduit pas immédiatement par une amélioration des flux logistiques. Selon l'amiral Ramsay, le commandement allemand exécute un plan stratégique parfaitement logique. Chaque port doit être détruit autant que faire se peut, et sa garnison doit résister aussi longtemps que possible pour permettre d'effectuer cette destruction et en interdire l'usage aux Alliés. Bien entendu, du côté des forces d'invasion, l'objectif est inverse : il s'agit de nettoyer les infrastructures de déchargement de tout ennemi avant que la destruction ne puisse être achevée, et ensuite de s'attaquer aux opérations de remise en état de la manière la plus efficace possible pour permettre l'arrivée des hommes et des équipements. Le fait est qu'à Cherbourg, les Allemands réussissent à brillamment atteindre leurs objectifs, laissant un spectacle de désolation aux libérateurs de la France… À dire vrai, les destructions réalisées sont dantesques : soixante-sept navires sont coulés le long des jetées et dans les portes des bassins.



▲ La gare maritime de Cherbourg, peu après la libération de la ville par les *GIs*.

Les grues ont été renversées, et des wagons de chemin de fer déversés dans cet amas de ferrailles tordues, le tout gisant le plus souvent sous l'eau. Les sapeurs allemands ont complété ce dispositif par le piégeage à l'explosif des débris afin de rendre le plus dangereux possible le travail des équipes de réparation. Le dispositif est complété par des mines sous-marines à déclenchement retardé, qu'il faut désamorcer en utilisant des scaphandriers spécialisés…

Concernant Cherbourg, avant l'invasion, les planificateurs alliés tablaient sur un flux de 20 000 tonnes par jour à partir du jour J+100. Dans les faits, au regard de l'efficacité des destructions allemandes, les Américains parviendront à peine à la moitié de ce volume.

La situation de l'approvisionnement va encore s'aggraver après la percée d'Avranches. En effet, comme on l'a vu, Bradley exploite sans trop hésiter l'opportunité d'encercler les troupes allemandes. Pour ce faire, il retire une bonne partie des troupes chargées de libérer la Bretagne, et en particulier ses ports, pour foncer vers la Seine. Ainsi, en septembre 1944, les forces alliées sont confrontées à une pénurie de matériel qui puise ses racines dans un déficit d'infrastructures de déchargement. Les bateaux sont là, remplis en suffisance, mais ils sont dans l'impossibilité de livrer les marchandises qu'ils transportent.

## LES CHOSES S'AGGRAVENT

Avec l'effondrement allemand en Normandie, la seconde phase de la campagne commence. Cette dernière est caractérisée par une poursuite sur 600 kilomètres. Le *SHAEF* est pris au dépourvu : il s'attendait à devoir livrer une grande bataille sur la Seine avec des lignes de communication relativement courtes permettant aux logisticiens de reprendre leur souffle, mais le repli ennemi vers l'est n'autorise aucune pause, et les armées alliées doivent profiter de l'aubaine pour avancer sans cesse.

Le déplacement des unités augmente subitement les besoins en carburant, un souci d'approvisionnement en plus pour les Alliés, qui doivent maintenant, outre décharger leurs marchandises, les transporter jusqu'aux unités. Celles-ci se déplacent par étapes journalières de 120 kilomètres en moyenne. Les 36 divisions alignées par les Alliés consomment chaque jour 20 000 tonnes d'approvisionnement, qu'il faut charger sur des camions à Arromanches ou à Cherbourg. Un nouveau goulet d'étranglement fait son apparition : le transport routier jusqu'à la ligne de front.

▼ Il faut attendre septembre 1944 pour que les Alliés disposent enfin de premiers trains de logistique en France. On voit ici le *LST-21*, modifié en « train-ferry », débarquant un convoi ferroviaire dans le port de Cherbourg. L'idée de ces bateaux spéciaux est celle du général américain Franck Ross, responsable en Europe du *United States Army Transport*.

◤ & ◥ Dans ces pipe-lines installés en Normandie coule l'essence nécessaire aux Sherman. Outre le carburant, les logisticiens doivent aussi livrer de l'huile de moteur et de la graisse.

▶ À la fin août 1944, pour pallier les pénuries d'essence – faute de moyens suffisants pour la convoyer jusqu'aux unités de pointe – les Américains vont imaginer un pont aérien. C'est ainsi que, par exemple, les avant-gardes de la *3rd Army* pourront poursuivre leur marche vers la Lorraine. Néanmoins, cet effort ne sera pas suffisant, et Patton devra stopper sa course-poursuite.

Afin de ne pas interrompre l'avance, un plan d'urgence est mis en place pour optimiser les choses. Il s'agit de plusieurs voies d'approvisionnement fonctionnant à sens unique, permettant ainsi à une noria incessante de camions de rouler vers le front pour alimenter les unités combattantes. Les routes sont signalées par une pancarte arborant une boule rouge, de ce fait l'opération prend alors le nom de « Red Ball Express ». Sur ces itinéraires, la circulation ne s'interrompt jamais, ni la nuit, ni le jour. Les chemins empruntés sont entièrement interdits à tout autre trafic que le militaire. Il n'y a pas de limitation de vitesse, et les chauffeurs roulent sans arrêt, parfois plus de 20 heures par jour. Comme ce type de personnel est en pénurie, un appel aux volontaires est fait afin de combler les rangs. Une consigne est peinte sur des grands tableaux cloués aux arbres, elle dit : « Va de l'avant ou va-t'en de la route ! » Toute panne signifie que le véhicule arrêté est poussé dans le fossé pour libérer la voie. Il y a deux conducteurs par véhicule, qui dorment à tour de rôle, la rotation entre les deux hommes s'effectue sans arrêter. Les transporteurs de chars ont la priorité sur les autres engins. Dans ses mémoires, « Ike » explique le travail acharné fourni pour maintenir le cordon ombilical des unités au front : « Sur l'ensemble du front, l'insuffisance de nos lignes de communication paralysait de plus en plus nos mouvements. Le service du ravitaillement avait fait des efforts héroïques pour nous permettre de continuer notre avance jusqu'au dernier moment. On installa des lignes de transport par camions en utilisant les routes nationales de France et en les mettant pour la plupart en sens unique. Ces routes s'appelaient les *Red Ball Highways*, et les camions y passaient sans arrêt. Chaque véhicule roulait au minimum vingt heures par jour. On recruta des chauffeurs supplémentaires dans toutes les unités qui pouvaient en fournir, et ils n'avaient le droit d'arrêter leurs véhicules que le temps nécessaire pour charger, décharger et faire le plein. Le génie ferroviaire travaillait nuit et jour pour réparer les ponts sautés et les voies endommagées, permettant ainsi au matériel roulant de reprendre son activité. L'essence et l'huile arrivaient sur le continent par des pipe-lines souples passant sous la Manche. Une fois aux plages, elles étaient pompées et refoulées vers les principaux points de distribution par des pipe-lines posés à même le sol. Le génie de l'air aménagea des pistes d'atterrissage avec une rapidité surprenante : à tous les échelons, ce service faisait preuve d'un moral et d'un sens du devoir dignes de n'importe quelle unité combattante. »

En dépit de l'alacrité des services logistiques, la distance que doivent parcourir les camions s'allonge sans cesse entre le 1er août et le 10 septembre. L'urgence impose de négliger les tâches de maintenance, pourtant cruciales compte tenu du nombre de kilomètres parcourus. Les effets de ce manque d'entretien ne se font pas attendre.

▲ ▼ Le Jerrycan est un élément essentiel de la logistique américaine. C'est en effet dans ces bidons que l'essence est convoyée par les camions du « Red Ball Express ».

Le taux de panne des véhicules devient catastrophique, et le système poussé dans ses limites extrêmes est sur le point de s'effondrer. Grover Boone était chauffeur au sein de *3229th Quartermaster Service Company*, il décrit l'attente fébrile des unités pour leur carburant. L'un des plus assoiffés n'est autre que Patton en personne : « Quand nous sommes arrivés en France, nous avons été déployés pour toutes sortes de corvées. Un jour, ils sont venus chercher des chauffeurs de camion et des mécanos. C'était ma spécialité. J'ai été affecté à une nouvelle unité, dont la mission était de ravitailler en essence et en matériel le général Patton. Ils ont appelé cela le *Red Ball Express*. Nous conduisions des camions de 2,5 tonnes, deux hommes par véhicule. Nous transportions principalement du carburant, mais d'autres choses aussi. Nous devions suivre une route balisée, délivrer notre chargement et revenir aussi vite que possible. La route était gardée, mais parfois nous sommes tombés dans des embuscades ou nous avons subi des attaques aériennes. Un jour, je suis arrivé à la fin du parcours, et là, je suis tombé sur Patton en personne ; accompagné de son état-major, il attendait les camions. Nous avons alors formé une chaîne que nous avions l'habitude d'appeler le pipe-line humain pour décharger les bidons et les amener aux chars en attente. Ce jour-là, le général en personne aida à décharger mon camion. Quand Patton travaillait, tout le monde travaillait ! Il n'y avait personne qui nous regardait avec les mains dans les poches. Nous devions passer les jerrycans aux tankistes puis, une fois vidés, les remettre dans le camion. Ensuite, il fallait retourner sans traîner au point de remplissage et les remplir à nouveau pour revenir. »

Au moment de la poursuite, le carburant va devenir la denrée essentielle qu'il faudra transporter.

▲ Convoi américain circulant sur une route de l'ouest de la France. Pour atteindre le nombre maximal de camions nécessaires à la noria logistique, les Américains n'hésiteront pas à en prélever des centaines dans le parc motorisé des *Infantry Divisions*.

▼ Mécaniciens à l'ouvrage sur un GMC du « Red Ball Express ». L'usage intensif des camions provoque une usure rapide, et les pannes sont nombreuses.

Il faut dire qu'une division blindée américaine consomme chaque jour 360 000 litres d'essence. Le drame avec cette noria de camions, c'est qu'un tiers du carburant amené sur le continent est absorbé par les camions eux-mêmes ! Une méthode bien peu efficace en fin de compte. Heureusement pour Patton et consorts, la consommation en munitions est alors bien moindre, les Allemands ne livrant que des combats retardateurs.

## UNE PÉNURIE PERMANENTE

Au total, les armées alliées ont subi successivement quatre ruptures de leurs approvisionnements. La première est provoquée par le manque de points de déchargement aux premiers jours de l'invasion : la destruction du « Mulberry » américain à Saint-Laurent et le retard dans la capture et la remise en route des installations portuaires de Cherbourg provoquent une difficulté importante. La seconde réside dans les limitations du « Red Ball Express » qui imposent un arrêt de la progression dans certains secteurs. Il n'y a tout simplement pas assez de capacités de transport pour continuer la politique du large front voulue par « Ike ». Quand l'automne arrive, le temps dans la Manche gêne considérablement le débarquement dans le port artificiel, et il faudra attendre la libération de l'Escaut pour qu'Anvers prenne enfin le relais et soulage la chaîne logistique par trop distendue ; de là naîtra la troisième rupture. Enfin, péchant par optimisme, en septembre 1944, Washington croit la fin de la guerre arrivée : de ce fait, la production industrielle ralentit, ce qui provoque une quatrième crise du ravitaillement au printemps 1945.

Tous ces événements, passés relativement inaperçus, ont bien évidemment de lourdes conséquences sur le déroulement de la campagne en Europe de l'Ouest. Le manque d'attention aux facteurs logistiques par des généraux poussant pour toujours aller de l'avant provoque en définitive plusieurs coups d'arrêt, alors que le sort des armes est favorable aux Alliés. ■

# L'AFFAIRE D'ANVERS

## PASSE, PERD ET MANQUE !

La crise de l'approvisionnement rend absolument cruciale la capture de zones portuaires de grande capacité. Eisenhower jette son dévolu sur Marseille et Anvers. L'opération « Anvil-Dragoon », le débarquement en Provence, est justifiée par cet impératif. Montgomery se donne pour objectif Anvers, étape logistique incontournable pour atteindre le cœur de l'Allemagne.

Pour les Allemands en retraite, talonnés de près par les Alliés, la Belgique est indéfendable ! Seuls quelques bouchons sont installés ici ou là pour freiner la progression ennemie, en particulier aux abords des grandes villes et sur les axes principaux. En échangeant ainsi « du territoire contre du temps » et en multipliant les points de recueil à destination des troupes en repli, les généraux de la *Wehrmacht* espèrent pouvoir reconstituer une ligne de défense cohérente, protégeant les Pays-Bas ainsi que la frontière occidentale du *Reich*.
ECPA-D

## RÉVISION DU PLAN DE BATAILLE

Le Havre est contourné pendant les combats de la fin août. Cependant, sa garnison allemande, forte de 11 000 hommes, résiste obstinément aux assauts alliés, pratiquement sans être ravitaillée, jusqu'au 12 septembre 1944. Quand elle rend enfin les armes, comme à Cherbourg, le port est inutilisable pour plusieurs semaines. Il n'y a pas moins de 165 épaves et obstructions dans le port. Les approches et une grande partie de la ville basse ont été détruites par l'artillerie anglaise ou les raids aériens totalisant plus de 10 000 tonnes de bombes, tandis que de nombreux pièges explosifs ont été disséminés dans toute la ville afin de gêner au maximum les opérations de remise en état. Forts de l'expérience du Cotentin, les libérateurs ne s'attendaient pas à moins de la part de la *Wehrmacht*, aussi comptent-ils en priorité sur toutes les villes côtières capables d'accueillir des navires qu'ils pourront libérer.

Toutefois, le seul port d'importance stratégique dans le Nord est celui d'Anvers. Il est à l'époque le plus grand d'Europe. Sans sa capture, atteindre le cœur industriel du *Reich* semble extrêmement compliqué. Il revient au *21st British Army Group* de s'en saisir, en remontant le long de la façade Ouest du littoral du Pas-de-Calais. Le but de cette manœuvre est double : d'une part, elle est censée assurer un meilleur approvisionnement ; d'autre part, permettre de nettoyer la zone de tous les sites de lancement de V1 et les deux grandes bases de V2 de la région de Saint-Omer qui menacent Londres. Comme on l'a vu, deux philosophies différentes opposent les principaux commandants sous les ordres d'Eisenhower. Ce dernier opte pour une solution intermédiaire, matérialisée par une poussée rapide vers Anvers, tout en ordonnant à la *First US Army* de capturer une grande zone à l'est, qui servira de glacis défensif pour protéger cet objectif stratégique.

Mais, d'emblée, « Monty » est en désaccord avec ce plan qui ne correspond pas à ses vues. Il sait que l'option du front large voulue par « Ike » va se heurter à la dure réalité des limitations de l'approvisionnement et que l'attaque va probablement mourir aux portes du *Westwall*, laissant ainsi une chance à l'adversaire de se ressaisir. Le stratège britannique insiste sur le fait que le moment est arrivé et qu'il faut exploiter le déséquilibre de l'adversaire. À lire les lignes du général allemand Spiedel, on ne peut lui donner tort : « Toute retraite en bon ordre devint impossible. Les armées alliées, motorisées, cernaient par petits groupes – qu'elles écrasaient séparément – les divisions allemandes épuisées et marchant à pied… Aucune force terrestre allemande de quelque importance que ce fût ne pouvait être jetée dans la bataille, et il n'y avait pour ainsi dire aucun secours à attendre de l'air. »

## UN « BLITZKRIEG » À L'ANGLAISE

Une guerre éclair est toujours motivée par une volonté d'en finir avec l'adversaire dans les plus brefs délais. Il apparaît que ce but est bel et bien au cœur des préoccupations de Montgomery. Brian Horrocks, le commandant du *XXX Corps*, résume ainsi les pensées de son supérieur hiérarchique : « À cette époque, il était profondément affecté par les suspicions des généraux américains, basées sur sa gestion de la campagne de Normandie, jugée par trop timide et précautionneuse aux yeux de ceux-ci. L'apparente incapacité d'Eisenhower et des autres à comprendre qu'après cinq années de guerre, les intérêts britanniques demandaient une victoire rapide en 1944, que le conflit avait durement touché la population de l'Angleterre et que le nombre de soldats disponibles était en train de se réduire, le heurtait profondément. Déjà, il avait dû démanteler la *59th Infantry Division* pour combler les rangs des autres formations de son armée. »

Montgomery est donc déterminé à emporter la décision très rapidement sur le front Ouest. Il affirme à l'époque : « Les Allemands sont maintenant complètement désorganisés. C'est le résultat de leur défaite en Normandie. Si nous pouvons les empêcher de se rétablir, il y a de bonnes chances pour que la guerre soit gagnée dans le courant de l'automne. Nous devons dès lors réaliser une poussée puissante qui doit être maintenue, préférablement dans la plaine côtière, afin de ne pas laisser l'ennemi reprendre sa respiration.

Nous serons alors en mesure d'obtenir une percée jusqu'au-delà du Rhin, avant qu'il ne puisse organiser sa défense. Nous pourrons ensuite encercler la Ruhr, l'isoler du reste de l'Allemagne, et la guerre sera finie. »

Le 26 août, c'est avec ce *leitmotiv* qu'il donne ses instructions aux troupes, dans lesquelles il annonce sa volonté de détruire toutes les forces ennemies dans le Pas-de-Calais et les Flandres, de capturer Anvers et les aérodromes belges. Ce changement abrupt dans le tempo après plus de deux mois de quasi-stagnation confronte Dempsey, le chef de la *2nd British Army*, à un problème complexe. Bien que la vitesse soit l'élément majeur à prendre en considération, il ne peut pas déployer ses formations tant que la *1st Canadian Army* sur sa gauche n'a pas viré vers le nord et que la *1st US Army* n'a pas dégagé ses voies de progression. Il dirige le *XXX Corps* sur Vernon pour franchir la Seine, le *XII Corps* vers Louviers, tandis que les Canadiens nettoient l'aile droite en direction d'Elbeuf. Une tête de pont sur le fleuve est rapidement capturée par les troupes d'Horrocks.

**1** Flanc-gardant le groupe d'armées anglo-canadien, les Américains quittent le nord de la France et s'engagent en Belgique à la fin août 1944. L'ennemi, lui, a tout bonnement disparu !

Sauf mention contraire, toutes photos : US Nara

**2** Décontractés et sûrs d'eux, les tankistes de la *3rd Armored Division* rentrent dans Mons, sous le regard reconnaissant des habitants. Sur les murs en briques rouges demeurent encore les indications routières peintes par les Allemands durant la longue occupation du pays.

**3** Cette automitrailleuse M8 Greyhound vient de quitter la France et de faire son entrée en Belgique ! Comme les Britanniques et les Canadiens, les Américains progressent à une vitesse fulgurante en Belgique. Reste la question de la logistique qui se pose déjà !

**4** 7 septembre 1944, accrochage à Liège ! La rive gauche de la ville, traversée par la Meuse, est libérée le jour même. La rive droite, elle, tombera aux mains de la *3rd Armored Division* du général Rose deux jours plus tard. À Liège, comme ailleurs, la Résistance belge jouera un rôle important, en guidant les *GIs*.

## LA VOIE EST LIBRE !

Sur le chemin de « Monty », il y a les restes de la *15. Armee* du général von Zangen, rappelé d'Italie pour remplacer le général Hans von Salmuth.

Au moment du débarquement, c'est la formation la plus puissante de la *Wehrmacht* à l'Ouest. Elle compte trois *Armee-Korps* comprenant trois *Infanterie-Divisionen* et 14 divisions statiques dévolues à la défense côtière. La campagne de désinformation alliée, « Fortitude », pousse à faire croire à Hitler que l'opération « Overlord » n'est qu'une gigantesque diversion et qu'un second débarquement de plus forte amplitude est à attendre dans le Pas-de-Calais. En conséquence, le *Führer* est très réticent à dégarnir les côtes septentrionales de la Manche. Ce n'est qu'à partir du mois de juillet que, petit à petit, des divisions sont amenées à grand-peine vers la Normandie. Elles sont harcelées par l'aviation alliée, de la même manière que l'ont été les formations évacuées d'Aquitaine. Eugen Felix Schwalbe commande la *344. Infanterie-Division* stationnée dans la région d'Abbeville. Le *Kommandeur* raconte l'épopée de son transfert vers le sud : « Le trois août, ma division, forte d'environ 8 000 hommes, reçoit finalement l'ordre de faire mouvement vers la Normandie, après avoir attendu vainement au nord de la Somme un second débarquement depuis que l'invasion a commencé. Notre destination est Falaise. Comme la vitesse est essentielle, j'ai décidé que mes troupes de combat voyageront par train d'Amiens vers Rouen, tandis que mes éléments logistiques feront le voyage par la route et à pied, en trois étapes d'une journée chacune. Je me rends à Rouen en avance afin de préparer l'arrivée de ma division. Trois jours plus tard, les bouchers et les boulangers sont sur place, tandis que mon infanterie demeure introuvable. Au final, elle mettra 21 jours à rejoindre ! Elle ne parviendra sur le champ de bataille que pour constater notre défaite à Falaise, puis se replier en catastrophe vers l'Est ! »

À l'instar de la formation de Schwalbe, les unités parviennent sur le front désorganisées, au compte-gouttes et n'influent que peu sur le déroulement de la première phase de la campagne. Au soir du 25 août 1944, après la fermeture définitive de la poche de Falaise, les forces allemandes n'ont pour ainsi dire plus que trois divisions en état de combattre au sud de la Seine.

Aux yeux du maréchal Model, qui vient de remplacer von Kluge, l'affaire est perdue. Les boucles de la Seine sont très difficilement défendables, et, le 28 août, il ordonne de mettre sur pied une nouvelle position défensive sur la Somme jusqu'à la Marne, baptisée ligne « Kitzinger », en utilisant ce qui reste de la *15. Armee*. Force est de reconnaître que ses moyens sont par trop limités et que la situation allemande est catastrophique. Les neuf *Panzer-Divisionen* revenant de Normandie ne disposent plus que de 78 chars, soit à peine l'effectif d'un gros bataillon. Le personnel à évacuer est quant à lui pléthorique : 300 000 hommes, pour la plupart éparpillés et complètement désorganisés. En face, les Alliés alignent un effectif dix fois supérieur en ordre de combat, appuyés par 5 961 chars moyens et 1 690 légers. Dans les airs, la disproportion est encore plus flagrante : face aux 5 000 chasseurs, 6 000 bombardiers et 2 000 avions de transport, la *Luftwaffe* ne peut opposer que quelques dizaines de chasseurs !

▲ Progression des *GIs* dans la région de Charleroi-Namur.

▼ Comme partout en Europe occupée, la Libération donne lieu à des scènes de joie et de bonheur. Nous sommes ici près de Mons, où des soldats américains sont accompagnés de jeunes résistants belges. On remarquera aussi l'épouvantail portant l'uniforme allemand, qui est symboliquement pendu !

## LE BOND VERS BRUXELLES

Le 26 août 1944, « Monty » donne ses ordres. Il décide qu'après la traversée de la Seine, une percée éclair doit être effectuée. Dans son ordre du jour, il affirme que l'avance de la *2nd British Army* doit être rapide et ne peut souffrir du moindre délai. À n'en point douter, les mêmes ordres auraient pu être donnés par Guderian quatre années plus tôt : « Les puissantes colonnes blindées doivent contourner les résistances ennemies et avancer avec audace, créant ainsi pagaille et accablement sur les arrières de l'ennemi. Il faut pousser les hommes vers l'avant avec la plus grande énergie. Toute idée de prudence ou de consolidation doit être rejetée ! » Il faut dire que devant lui s'ouvre un véritable boulevard pour ses blindés ; une situation véritablement idéale pour une exploitation dans le cadre d'un rapport de force aussi nettement en faveur des Alliés. Le dispositif du *21st British Army Group* est le suivant : la *1st Canadian Army* remonte le long de la côte, tandis que la *2nd British Army* de Dempsey progresse avec deux corps d'armée à l'ouest, vers Amiens. Le *XII Corps* avance aux côtés des Canadiens et suit l'axe Gournay–Hangest–Béthune–Lille–Gand.

▲ Les *GIs* filent à la vitesse de l'éclair, dans une Belgique en grande partie en train d'être abandonnée par les troupes allemandes. Nous sommes ici à Namur. Prochaine étape : Liège !

▲▲ Dans les tout premiers jours de septembre 1944, la *Wehrmacht* en retraite est prise de vitesse par la *3rd Armored Division* et la *1st Infantry Division* dans le secteur de Mons. Environ 60 000 *Landser* sont encerclés, mais comme à Falaise, la coordination des Alliés est mauvaise, et la moitié des captifs parviendra à s'échapper. Parmi ces hommes, des *Waffen-SS*, qui joueront un rôle important dans les combats de « Market-Garden ».

Le *XXX Corps* d'Horrocks démarre de Vernon le 29 août pour marcher vers Anvers en passant par Amiens, Arras et Bruxelles. Le *VII Corps* est quant à lui dépossédé de ses camions pour faciliter la mobilité des deux autres groupements.

Horrocks prend rapidement la tête de l'avance : « le 29 août, nous avons jailli de la tête de pont sur la Seine et commencé notre chasse vers le nord. C'était un genre de guerre que j'ai toujours adoré. Et pourquoi pas ? J'avais plus de 600 chars sous mon commandement, et nous avancions sur un front large de 80 kilomètres : la *Guards Armoured Division*, la *11th Armoured Division* et la *8th Armoured Brigade* traversaient les arrières de l'ennemi comme l'aurait fait une moissonneuse-batteuse à travers un champ de maïs, avec mes vieux amis de la *50th Infantry Division* qui nettoyaient le terrain derrière elles. Il y avait des petits accrochages pour venir à bout des positions défensives hâtivement organisées par l'adversaire, mais pas de ligne principale de résistance. Partout, l'Allemand était en fuite ! » En dépit de la facilité relative dont se targue Horrocks, la progression du premier jour n'est en réalité guère rapide, à peine 30 kilomètres, car elle est retardée par les embuscades du *LXXXI. Armee-Korps*. De son propre aveu, le commandant du *XXX Corps* trouve que l'avance est insuffisante s'il veut franchir facilement la Somme avant que les Allemands ne puissent s'y organiser en défensive. Il se rend personnellement au QG de la *11th Armoured Division* le lendemain à 4h15 et ordonne au commandant de l'unité de foncer, même pendant la nuit, pour capturer les ponts intacts à Amiens. La mission est exécutée avec brio. Avec la traversée du fleuve, Model n'a d'autre choix que d'essayer de se stabiliser sur la Meuse et l'Escaut. La poursuite continue de plus belle. Un rythme d'enfer est imposé aux équipages.

La brigade belge « Piron » passe sous le commandement d'Horrocks ; les équipages de son escadron d'autos blindées accompagnent les *Guards*. Leur témoignage en dit long sur l'ambiance qui règne dans la colonne : « La nuit tombe ; il est encore plus malaisé de reconnaître ses propres véhicules des autres. Les pauvres chauffeurs avalent sans cesse les fumées d'échappement. Ils sont éreintés. Dépasser, se remettre à droite, freiner, accélérer, redépasser… et dix minutes d'arrêt toutes les deux heures. Ils n'ont pas quitté le volant depuis six heures ce matin. Il sera nécessaire de les relayer pour leur donner du répit. Malgré des pointes à plus de 70 km/h, nous perdons du temps dans plusieurs embouteillages. Certaines colonnes n'apprécient pas du tout notre cavalcade dans leurs rangs. Nous traversons Breteuil puis Amiens dans l'obscurité.

▶ Début septembre 1944, c'est au tour des tankistes polonais du général Maczek d'entrer en Belgique et de libérer notamment la ville d'Ypres et ses environs (6 septembre 1944). Droits Réservés

▼ C'est le 7 septembre 1944 que « Monty » fait son entrée dans la capitale belge, sous les acclamations de la foule libérée. Il est reçu à l'hôtel de ville par le bourgmestre Joseph Van de Meulebroeck. Symboliquement, la sécurité rapprochée du maréchal britannique est en partie assurée par des personnels de la Brigade « Piron », unité de combat belge intégrée au *21st Army Group*, avec lequel elle a participé à la dernière partie de la campagne de Normandie. IWM

Les villes, les villages et les campagnes sont maintenant totalement déserts… Nous continuons sans arrêt à remonter des colonnes, mais l'essence touche à sa fin, et les jauges se rapprochent dangereusement de zéro. Les chauffeurs sont épuisés. Il va falloir s'arrêter si aucun ravitaillement ne nous parvient… Mais voici que les pleins sont rapidement faits, et l'escadron couvre en une heure les 55 kilomètres qui nous séparent d'Arras. Malheureusement pour nous, la division des *Guards* ne nous a pas attendus, elle s'est remise en route dès 6h00. Nous ne repartons qu'à 11h00, après une chasse infructueuse pour trouver des cartes, même les cartes Michelin sont introuvables. La marche est pénible et soumise à de nombreux à-coups causés autant par le fait que la colonne est composée d'unités de toutes Armes que par l'enthousiasme populaire. Nous traversons Douai, puis une série d'agglomérations industrielles. Les terrils nous donnent un avant-goût de la Belgique. Machinalement, nous suivons la colonne empruntant les routes secondaires qui serpentent dans la campagne, de village en village, dont les noms n'évoquent en nous aucun souvenir. Nous n'avons aucune idée des endroits que nous traversons. Soudain, surprise ! Nous sommes à Rongy, en Belgique ! Personne n'a vu la frontière, mais les drapeaux belges ont subrepticement remplacé les drapeaux français ! »

▼ *Waffen-SS* en repli en Belgique. Ces hommes sont juchés sur un Opel Blitz, dans sa version atelier (*Werkstattkraftwagen*), codé *Kfz. 79*. Les regards trahissent de la lassitude, mais pas d'abattement.

**À partir du second jour de la poursuite, la progression du *XXX Corps* n'a en effet cessé de s'accélérer. Le 31 au soir, Horrocks est à Amiens, le lendemain à Arras ; dans la nuit du 2 au 3, il passe en Belgique, pour atteindre Bruxelles dans la soirée du 3 septembre. Même le général allemand Eberbach est surpris. Si surpris, d'ailleurs, qu'il sera capturé en pyjama à Amiens !**

## ANVERS TOMBE COMME UN FRUIT MÛR

La guerre éclair voulue par Montgomery fonctionne au-delà de ses espérances. Il reste maintenant à capturer le port d'Anvers puis à foncer vers le Rhin. Au soir du 4 septembre, Horrocks donne l'ordre à la *11th Armoured Division*, alors à Alost, de capturer la ville portuaire. « Pip » Robert, qui commande la division blindée, argumente alors : elle n'est pas la meilleure unité pour prendre et tenir un port. Horrocks est d'accord avec lui, mais il n'a rien d'autre sous la main.

▲ Le zoo d'Anvers et ses nouveaux pensionnaires ! La poussée des chars d'Horrocks a été si rapide, que rien n'a été prévu pour recueillir et garder les prisonniers allemands. Non sans humour, le général britannique choisira alors de les faire enfermer dans les cages aux fauves du zoo municipal !
Droits Réservés

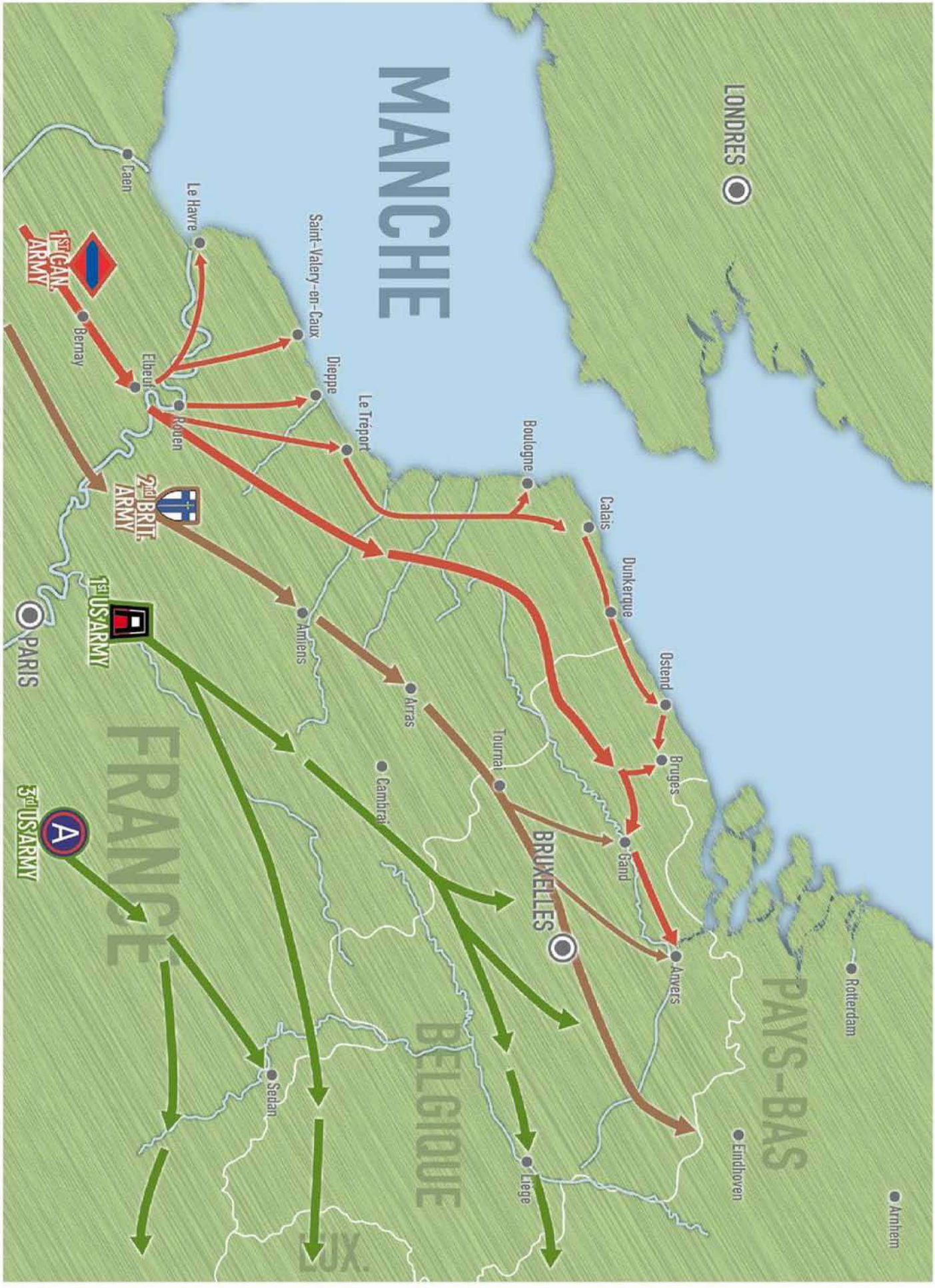
▼ Soldats allemands faisant le point de la situation dans une bourgade belge.
ECPA-D

Ses souvenirs de la campagne du désert restent vivaces, et, à l'instar de Tobrouk, Anvers va jouer un rôle crucial pour la suite des opérations. Ses ordres sont d'ailleurs explicites : « Foncez à travers jusqu'aux docks d'Anvers et essayez de les capturer avant que les Allemands ne puissent procéder à des destructions à grande échelle. »

La mission échoit à la *29th Armoured Brigade*. Deux axes de progression sont choisis. La route Volvertem-Boom est dévolue au *3rd Royal Tank Regiment* et au *2nd Fife and Forfar Yeomanry*, tandis que le *23rd Hussard* avancera par Vilvoorde et Maline. Il y a plusieurs coupures humides à traverser, dont un canal, la Dyle, la Nette et le Rupel. L'avance est rapide, et les ponts sont saisis les uns après les autres avant que les Allemands ne puissent les faire sauter. L'ouvrage d'art de Boom doit être soufflé au moment où les premiers chars britanniques s'y présentent. C'est là que la résistance belge entre en jeu. Depuis plusieurs mois, les mouvements de l'Armée secrète et de la « Witte Brigade » se préparent à mener des opérations d'anti-destruction. Au matin du 4 septembre, le commandant allemand du port, le *Fregattenkapitän* Szyskowitz, ordonne de commencer la mise en place des sabotages, sous les yeux des partisans qui attendent avec impatience l'arrivée des Alliés. La paralysie du port peut facilement être entreprise en noyant les tunnels sous l'Escaut et en détruisant les écluses. Avec leurs maigres moyens, les résistants ne peuvent s'opposer avec efficacité à la *Wehrmacht*. Tout au plus peuvent-ils faciliter la capture de la ville par des actions ponctuelles. Mais l'une d'entre elles va changer la donne. Le lieutenant Vekemans, ancien sapeur, est parti en reconnaissance à la rencontre des libérateurs. Chemin faisant, il observe les pionniers allemands en train de miner le grand pont de Boom.

## LA COURSE VERS ANVERS

## AOÛT / SEPTEMBRE 1944



Connaissant bien la région, il sait que la route de Bruxelles se dérobe à la vue des défenseurs quelques kilomètres plus loin, au carrefour de Breendonk. De là, il existe un chemin menant à un pont plus en aval, également hors de vue des soldats allemands. Il n'hésite pas longtemps et va se poster pour attendre l'avant-garde anglaise. Moins d'une heure plus tard, les premiers chars britanniques se profilent à l'horizon, et Vekemans parvient à convaincre l'officier commandant la colonne de faire un détour pour franchir le Rupel *via* le second pont à l'abri. Le commandant fait confiance au soldat de l'ombre et fait faire un crochet à son détachement. Ce faisant, il contourne le point de résistance principal et pénètre dans Boom sans coup férir. La surprise est totale, alors que les chars commencent à se répandre dans la ville, les résistants multiplient les escarmouches pour gêner les équipes de démolition. En fait, la population se libère pratiquement d'elle-même, et, vers 14h00, les premiers chars atteignent le port, qui tombe intact aux mains des alliés.

La journée du lendemain est consacrée au nettoyage de la banlieue Nord de la ville. La *11th Armoured Division* est particulièrement fière de cet exploit. Si les destructions n'ont pas été réalisées, c'est avant tout parce que les Allemands ont été pris de court. En effet, le 30 août, Sherman et Cromwell étaient encore sur la Seine ; moins d'une semaine plus tard, ils se retrouvent à Anvers, après une chevauchée de près de 600 kilomètres !

De fait, la capture d'Anvers est une très mauvaise surprise pour le commandement allemand. Le général von Zangen affirme : « Quand je me suis retiré de la Somme, aux environs du 1er septembre, j'avais prévu de battre lentement en retraite vers Bruxelles et Anvers, et de là me rétablir sur une ligne défensive en Hollande. Je n'avais aucune crainte que la ville portuaire soit prise, car elle était loin derrière le front, et il y avait un état-major spécial chargé d'en assurer la défense. Quand j'ai appris, le 4 septembre, qu'elle avait été capturée, cela a été une immense surprise.

Cette catastrophe est à mettre au crédit du Haut commandement allemand, car, à l'état-major, personne n'avait compris à quel point la *5. Panzer-Armee* était mal en point ! En fait, à la place d'une armée sur mon flanc gauche, j'avais un trou. Moi-même, je n'avais pas encore réalisé combien nos forces étaient faibles. »

Toutefois, côté Alliés, les choses ne sont pas très simples non plus ! Le 3 septembre 1944, la situation de l'approvisionnement en essence est particulièrement préoccupante pour Horrocks : les véhicules du *XXX Corps* ne disposent en moyenne que de 150 kilomètres chacun. Le port libéré le plus proche est Dieppe, mais on ne pourra y débarquer les premiers chargements que le 7 septembre. Horrocks est tout simplement en panne sèche. Dans ses mémoires, il affirme : « Nous avons reçu l'ordre de nous arrêter parce que nous avions trop tiré sur nos ressources.

◤, ◀ & ▲ Les éléments d'une division de *Fallschirmjäger*, auxquels se sont joints des hommes du RAD (*Reichsarbeitsdienst*, service du travail), retraitent à travers la Belgique. Eux, au moins, ont la chance de pouvoir compter sur des automobiles et camions... ECPA-D

Nous recevions notre approvisionnement depuis les plages situées à 500 kilomètres de l'endroit où nous nous trouvions. Nous avons appris que le ravitaillement, en particulier l'essence, était sur le point d'être épuisé. C'était pour nous une tragédie, parce que nous savions que les seules troupes qui pouvaient tenter de nous empêcher d'atteindre le Rhin étaient la *719. Infanterie-Division*, composée de soldats âgés souffrant de problèmes gastriques et qui jusque-là avaient gardé la côte hollandaise sans avoir tiré un seul coup de feu, un bataillon de *SS* hollandais et quelques détachements de la *Luftwaffe*. Je ne peux pas croire que les services de renseignements d'Eisenhower n'avaient pas réalisé que c'était la seule opposition que nous avions face à nous. Avec un peu d'essence, nous aurions pu les culbuter, puis nous porter au-delà du Rhin en quelques jours ! »

De tout cela, Horrocks conclut que ses problèmes sont en fait les conséquences directes de la stratégie du large front voulue par Eisenhower ; un point de vue qui se répand comme une traînée de poudre au sein du commandement anglo-canadien et qui alimente l'acrimonie des généraux britanniques à l'égard des Américains. D'aucuns vont même jusqu'à affirmer qu'il s'agit là d'une manœuvre purement politique, « Ike » faisant en sorte de freiner les *Tommies* pour avantager les *GIs*. En attendant, Horrocks installe son *XXX Corps* à Anvers, sans chercher à progresser encore un peu, ne serait-ce que de quelques kilomètres vers le nord, pour fermer la voie d'évacuation de la Zélande, au nord de l'Escaut. Comme on va le voir, cette décision ne sera pas sans avoir de très lourdes conséquences pour la suite des opérations.

## LA *15. ARMEE* DISPARAÎT !

Au 5 septembre 1944, le moins que l'on puisse dire, c'est que la situation de la *15. Armee* est délicate. L'essentiel de ses moyens se retrouve dans une nasse, le long du littoral belge, au sud de la Zélande. Les effectifs encerclés sont d'environ 100 000 hommes. Ils ne disposent que de très peu de véhicules et sont constamment harcelés par les divisions alliées qui les pressent en venant du sud.

Le commandement allemand envisage de percer à travers les lignes alliées pour rejoindre le *Westwall* par la voie la plus directe, c'est-à-dire vers l'est, en passant entre Bruxelles et Anvers. L'attaque est prévue le 6 septembre, et les concentrations de troupes commencent dans la région d'Audenarde dès la veille. Cependant, jour après jour, les armées alliées ne cessent de se renforcer, et l'opération semble désormais plus que hasardeuse.

▲ Quatre ans après le franchissement de la Meuse par Rommel à Dinant, les Allemands repassent le fleuve, en décrochant vers Marche-en-Famenne et Ciney. Nous sommes ici avec un détachement de la division *SS* « Hitlerjugend », dans les premiers jours de septembre 1944. À gauche, un *Sd.Kfz. 251* lourdement camouflé à l'aide de branchages. À droite, un sidecar BMW : l'un et l'autre sont des rescapés de la longue retraite conduite depuis la Normandie. Dans le fond, on distingue aisément le pont de Dinant, remis en état par les Allemands à l'aide de rails de chemin de fer et de poutres. ECPA-D

◥ À l'attaque, comme lors des retraites, l'Armée allemande emploie massivement des moyens de transport hippomobiles. Rappelons que durant la Seconde Guerre mondiale, plus de 3 millions de chevaux seront « mobilisés » par la *Wehrmacht* ! ECPA-D

L'*OKW* [1] donne alors l'ordre d'abandonner le projet et d'évacuer la poche en traversant l'estuaire de l'Escaut pour aller garnir les fortifications à la frontière allemande en laissant des troupes dans les ports afin de gêner les opérations de ravitaillement alliées.

À dire vrai, il ne faut pas être grand clerc pour comprendre qu'il s'agit là de la seule option ayant une chance de réussir. La partie la plus délicate du plan est de parvenir à évacuer les combattants et le matériel à travers un bras de mer large d'environ cinq kilomètres. Le chef de la *15. Armee* réagit très rapidement. Il garnit de troupes Le Havre, Dunkerque, Boulogne et Calais afin de retarder leur capture, tout en faisant édifier une position défensive le long du canal conduisant de Bruges à Gand, dans le but de protéger son réduit le plus longtemps possible. Enfin, il organise l'évacuation de ses moyens vers Flessingue. Ces opérations sont confiées au général Schwalbe, qui se retrouve désœuvré à la suite de la perte de la presque totalité de sa division dans la retraite depuis la Seine. L'intéressé explique comment il s'y prend : « Quand j'ai appris la teneur de mon nouveau travail, j'ai immédiatement installé mon état-major à Breskens. De là, je pouvais aisément contrôler la situation. J'ai rassemblé autour de moi le maximum d'officiers et je les ai envoyés créer des postes sur les routes menant à Breskens afin d'y recueillir les unités battant en retraite. Ils devaient me téléphoner et m'annoncer quelles formations étaient arrivées et étaient prêtes à traverser. Je leur allouais une heure spécifique et une zone précise pour évacuer. Jusqu'à ce moment, elles devaient rester bien camouflées le long des routes. Pour le franchissement de l'Escaut, j'ai rassemblé deux grands bâtiments civils hollandais, ainsi que trois grandes barges ; ces dernières étaient capables de contenir 18 véhicules chacune.

[1] L'*Oberkommando der Wehrmacht*, ou Haut commandement de la *Wehrmacht*, était le commandement suprême des forces armées allemandes de 1938 à 1945.

Je pouvais aussi compter sur 16 petits bateaux du Rhin pouvant transporter 250 hommes, avec armes et bagages. Les voyages se sont principalement faits la nuit, bien que quand le temps a commencé à nous manquer, ils se sont aussi déroulés de jour, sous la menace permanente de l'aviation tactique ennemie. D'ailleurs, les avions alliés n'ont pas cessé d'attaquer les embarcations, et certaines, remplies de troupes, ont été touchées par des tirs directs. Néanmoins, en seize jours, nous sommes parvenus à évacuer les restes de neuf divisions d'infanterie : les *59., 70., 244., 331., 344., 346., 711., 712. Infanterie-Divisionen* et la *17. Luftwaffen-Feld-Division*. Nous avons laissé une division à Dunkerque pour défendre la route montant vers Anvers. Nous avons pu sauver 65 000 hommes, 225 canons, 750 camions et 1 000 chevaux. Le 21 septembre, ma mission était achevée, et le gros de la *15. Armee* venait d'échapper à l'encerclement. »

Les Alliés ne sont informés du succès de l'opération de sauvetage de von Zangen par le déchiffrement d'un message par « ULTRA » que le 23 septembre, soit six jours après le début de « Market-Garden ». Les chiffres cités dans ce rapport sont d'ailleurs bien plus importants que ceux avancés par Schwalbe : « Le mouvement de traversée de l'estuaire à l'est de l'Escaut de la *15. Armee* est terminé. Avec l'aide énergique de la *Kriegsmarine*, plus de 82 000 soldats, 530 canons, 4 600 véhicules, 4 000 chevaux et beaucoup d'équipement de grande valeur ont pu être sauvés. »

La réussite allemande est donc totale ! Arrivés de l'autre côté de l'estuaire, les soldats évacuent la presqu'île de Walcheren pour aller étayer le maigre cordon défensif mis en place par le général Student pour boucher le trou béant entre Anvers et Maastricht. Ce renfort est providentiel pour le général parachutiste, car au moment où il met en place sa ligne défensive, il ne dispose que de 10 000 hommes à peine entraînés ! L'apport inattendu des débris de la *15. Armee* va donc sauver le front allemand de l'effondrement. Une fois encore, les Alliés viennent de rater un KO technique qui aurait certainement mis la *Wehrmacht* hors de combat.

## DIX KILOMÈTRES

Car en arrêtant les troupes à Anvers, au lieu d'une dizaine de kilomètres plus loin, la chaîne de commandement britannique commet une immense erreur opérationnelle. Elle laisse une porte ouverte par laquelle s'échappent des soldats ennemis qui vont considérablement gêner ses opérations pendant l'automne et l'hiver qui suivront. Le commentaire du général Schwalbe à ce sujet nous permet de mesurer l'aubaine de cet ordre d'arrêt pour son camp : « J'avais toujours eu peur que les Alliés ne coupent l'isthme de Zélande par une avance au nord d'Anvers, enfermant ainsi dans une nasse les troupes en train de se retirer. Si cela avait dû se produire, nous avions imaginé une alternative : l'évacuation des troupes par voie maritime, à travers les îles hollandaises jusqu'à Dordrecht et Rotterdam. Mais ce voyage aurait été lent et dangereux ; il aurait exigé des rotations de 12 heures au minimum, au lieu des 45 minutes nécessaires pour passer de Breskens à Flessingue. »

Brian Horrocks, quant à lui, reconnaît dans ses mémoires que le 4 septembre 1944 est le jour où l'opération « Overlord » arrive à son apogée, mais aussi le jour funeste où il a perdu la bataille d'Arnhem alors qu'elle n'a même pas encore commencé : « À cette date, Anvers semblait être l'objectif le plus évident, mais je réalise maintenant que c'était une incroyable méprise. En fait, j'avais les yeux entièrement rivés sur le Rhin, et toutes autres choses me semblaient dérisoires. Je n'ai jamais pensé que l'Escaut aurait pu être miné et que nous allions être dans l'incapacité d'utiliser le port d'Anvers tant que les deux rives de l'estuaire n'auraient pas été nettoyées. Je n'ai pas non plus réalisé que les Allemands réussiraient le tour de force d'évacuer les troupes prises dans la nasse côtière en traversant entre Breskens et Flessingue. Napoléon aurait certainement réalisé ce fait, mais pas moi ! Je ne suis pas non plus en train de suggérer qu'avec une seule division blindée j'aurais pu nettoyer les deux rives du bras de mer, mais je crois que j'aurais pu considérablement gêner l'évacuation, à défaut de la stopper. »

Bruxelles pavoisée aux couleurs alliées, tandis que les *GIs* sirotent une bière belge à la terrasse d'un café. L'image est idyllique, mais elle ne reflète aucunement la réalité du moment, car la guerre est loin d'être finie...

La reconnaissance sincère de ses erreurs est tout à l'honneur de Horrocks, cependant, il est loin d'être le seul en cause. À vrai dire, nous pensons que ce qu'il manque aux Alliés en cette fin d'été 1944, c'est une vision opérationnelle et stratégique de la guerre qu'ils mènent en Europe du Nord-Ouest. La décision d'Eisenhower de progresser sur un large front et de choisir de « trop embrasser pour mal étreindre », en ne privilégiant aucun axe de pénétration vers l'Allemagne, est à l'origine de la panne sèche britannique. Malheureusement, elle va aussi avoir d'autres conséquences, cette fois en Lorraine. ■

*Medium Tank M4A1 (76)* Sherman
*32nd Armored Regiment*
*3rd Armored Division*
Belgique, secteur de Liège, septembre 1944

*Medium Tank* Sherman *Mk. V* (M4A4)
*22nd Canadian Armoured Regiment (Canadian Grenadier Guards)*
*4th Canadian Armoured Brigade*
*4th Canadian Armoured Division*
Belgique, secteur de Bruges, septembre 1944

*Sd.Kfz. 135* Marder I
*(7,5cm Pak 40/1 auf Geschützenwagen Lorraine Schlepper (f))*
*ex-Panzer-Jäger-Kompanie 719 / 719. Infanterie-Division*
Véhicule capturé par les résistants belges
Belgique, secteur d'Anvers, septembre 1944

*Universal Bren Carrier*
*Toronto Scottish Regiment*
*2nd Canadian Division*
Belgique, secteur de Nieuport, septembre 1944

Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

# PATTON EN PANNE SÈCHE

## LE GÂCHIS LORRAIN

La course de la *3rd Army* de Patton à travers le nord de la France est l'une des opérations les plus sensationnelles de la Seconde Guerre mondiale. Malheureusement, du fait de contingences politiques et des limitations logistiques, cette manœuvre brillantissime va faire long feu.

▲ Dès la fin de l'été 1944, Patton lance sa *3rd Army* vers l'est, avec le fol espoir de prendre de vitesse les Allemands en repli. Le rapport de force lui est très favorable, et tout indique qu'il pourrait atteindre le *Westwall* dans un délai record. De là, il n'aurait qu'à pousser de l'avant pour entrer en Allemagne et s'emparer de la Sarre. Reste que le Californien sera confronté à plusieurs problèmes, notamment logistiques : pénuries de carburant, de munitions et retards dans l'installation des terrains de campagne devant abriter son aviation tactique auront raison de son inflexible volonté de damer le pion aux Allemands, ainsi qu'à son éternel concurrent, « Monty ». Ici un M10 de la *3rd Army* franchissant une coupure humide sur un pont du Génie.

Sauf mention contraire, toutes photos : US Nara.

## TROP PEU

Ce n'est que le 23 août qu'Eisenhower prend une décision pour la suite de la campagne dans le nord de l'Europe. La situation opérationnelle est alors particulièrement favorable aux Alliés. Les forces allemandes en Normandie refluent en masse vers le nord, tandis que le débarquement en Provence est un succès dont la phase d'exploitation commence. Le ravitaillement est la seule contingence qui limite les ambitions stratégiques du généralissime américain ainsi qu'il l'affirme dans ses mémoires : « Il restait à résoudre le problème essentiel : notre système de ravitaillement, handicapé comme il l'avait été pendant les sept premières semaines de la bataille, pouvait-il soutenir nos mouvements jusqu'à la réalisation de ces projets et pendant cette réalisation ? Toutes les unités allaient certainement se trouver à court de ravitaillement. Il fallait répartir les déficits de façon à ne pas arrêter les troupes avant qu'elles aient atteint leurs principaux objectifs, ce qui signifiait qu'aucune unité ne pourrait avoir 1 kg de ravitaillement en plus de ce qui était strictement nécessaire pour l'essentiel de sa mission. Lorsque l'action se déroule aussi rapidement que ce fut le cas à travers la France, pendant les jours haletants de la fin août et du début de septembre, chaque chef de grande unité est obsédé par l'idée qu'il lui suffirait de quelques tonnes de plus pour marcher tout droit et gagner la guerre. Pendant que nous foncions à travers la France et la Belgique, chaque chef de grande unité suppliait ou exigeait qu'on lui accordât la priorité sur les autres, et il était indéniable qu'en face de chacun d'eux se présentaient des possibilités d'exploitation rapide du succès, ce qui rendait ces demandes parfaitement justifiées. »

En d'autres mots, « Ike » est face à un dilemme cornélien. Il a devant lui une série d'opportunités offertes sur un plateau d'argent par l'obstination allemande en Normandie. Toutefois, son avantage numérique écrasant se traduit aussi par une consommation gargantuesque de ravitaillement, et il est dans l'impossibilité de satisfaire à tous les besoins ; autrement dit, il n'est pas en mesure d'exploiter toutes les occasions qui se présentent à lui. Il fait donc le choix de se conformer au plan initial et d'atteindre en priorité ses objectifs stratégiques. Le principal à ses yeux est de capturer Anvers pour ensuite foncer vers la Ruhr. Le second est de faire la jonction entre les armées débarquées en Normandie et celles remontant du sud de la France. Par ailleurs, il se veut prudent. Il sait que l'Allemagne dispose encore de réserves au-delà du Rhin, et seul un passage en force d'une puissance suffisante peut conduire au succès ; *a contrario*, une tentative de faible envergure aboutirait à un échec qui, en définitive, ferait le jeu de l'ennemi.

Il pose donc le choix d'attaquer dans une seule direction, de sécuriser les flancs de cette poussée et de se limiter aux autres objectifs, tout en essayant de détruire au maximum les forces adverses engagées. Anvers et la Ruhr sont fort logiquement choisies ; en conséquence, le *21st Army Group* de Montgomery reçoit la priorité sur les approvisionnements. La *1st Army* de Hodges est utilisée en flanc-garde, et la 3rd *Army* de Patton se voit limitée à faire sa jonction avec la *7th Army* arrivant du couloir rhodanien.

Comme les autres généraux américains, Bradley n'admet pas le choix de son supérieur, même s'il est contraint de s'y conformer. *A posteriori*, il reconnaîtra cependant que la prudence du chef du *SHAEF* s'est avérée totalement justifiée, car il avait sous-estimé la résistance des Allemands dans le nord. Aussi, sans le support des trois corps d'armée de la *1st Army*, les Anglo-Canadiens n'auraient probablement pas été en mesure d'atteindre leurs objectifs.

## PATTON AVANCE !

Le 20 août, Bradley ordonne à la *3rd Army* d'attaquer le lendemain pour prendre et sécuriser des têtes de pont sur l'Yonne, à Sens, et à l'est de la Seine, à Montereau et à Melun. Par ailleurs, elle doit tenir sur la rive Nord du fleuve, à Mantes Gassicourt, afin de gêner l'évacuation ennemie aux points de passage de Louviers jusqu'à ce qu'elle soit relevée par la *1st Army*. Le 22, l'avance continue de plus belle : les villes de Melun, Louviers et Troyes sont prises. Avec cette progression très rapide, les premiers problèmes d'approvisionnement apparaissent. Pourtant, à ce stade, la logistique allouée à Patton n'est pas encore limitée, mais il apparaît déjà que la noria de camions ne suit pas le rythme effréné que le général californien imprime à ses hommes. Le lendemain, c'est au tour de Fontainebleau et de Montargis de tomber. Les unités doivent puiser dans leurs maigres réserves d'essence. La Seine est franchie en de multiples endroits, au point que cette ligne ne peut plus être tenue par les Allemands, ce qui les force à se replier derrière la Somme. Pendant ce temps, Patton n'a absolument rien devant lui et lance un nouveau plan. Il donne l'ordre au *XX Corps* de capturer une tête de pont à Reims et au *XII Corps* de faire de même à Châlons-sur-Marne. Il se met ainsi en position pour exécuter l'ordre qu'il vient de recevoir : continuer à avancer rapidement dans le but de saisir des points de passage sur le Rhin entre Mannheim et Coblence. Les rapports du 27 indiquent que des premiers problèmes commencent à se présenter : l'approvisionnement en essence continue de diminuer, sur les 1 700 000 litres demandés, seuls 119 000 ont été livrés ! Les stocks de fournitures médicales sont également très bas. Les compagnies lourdes de maintenance doivent se rapprocher du front pour venir en aide aux mécaniciens des divisions qui ont de plus en plus de mal à maintenir les chars en état de combattre au regard des distances parcourues chaque jour, mais aussi de la pénurie de pièces détachées qui est en train de se développer.

Le 28, Châlons-sur-Marne, Montmirail et Épernay sont libérées, mais la situation de l'approvisionnement est désormais alarmante. En effet, le corollaire du choix stratégique d'Eisenhower est que la priorité

▲ La *Wehrmacht* en repli, rien ne semble plus pouvoir s'opposer à la progression des *GIs*. Même les lignes d'arrêt naturelles sont peu ou pas défendues !

▼ L'artillerie de Patton franchit la Seine en plusieurs bonds, car Bradley, conscient des problèmes de ravitaillement en essence, a interdit un mouvement massif aux unités d'appui lourdes de la *3rd Army* dès la fin août !

des approvisionnements doit aller au *21st Army Group*. Si l'appétit de « Monty » est jugé « extravagant en termes de tonnage » par Bradley, rien ne change pour autant. Les *Tommies* continuent de recevoir la plus grande part du gâteau. Les conséquences pratiques sont que pour combler le déficit au niveau des capacités de transport, Hodges doit céder les siennes à Montgomery. Pour que la *1st Army* puisse continuer à avancer, les camions nécessaires à Patton sont détournés vers le nord. Ce dernier pousse toujours vers l'avant et se donne maintenant comme objectif de forcer le passage de la vallée de la Meuse à Verdun, Commercy et Saint-Mihiel. Il n'a qu'une idée en tête : atteindre le Rhin pour prendre La Sarre, la seconde zone industrielle d'importance en Allemagne.

À ses yeux, la course doit absolument continuer, car l'adversaire est en train de se ressaisir à proximité de ses frontières. Ces faits sont corroborés par des rapports de la Résistance qui indiquent que les Allemands sont déterminés à stopper la progression américaine en préparant les forts de Metz et de la ligne « Maginot » à recevoir un assaut en provenance de l'ouest.

Le 30, le *12th Army group* informe l'état-major de Patton qu'il n'y aura plus d'essence en quantité appréciable jusqu'au 3 septembre. La pénurie est désespérante, les besoins journaliers sont de 1 500 000 litres, et il en reçoit à peine 120 000. Tous les points de ravitaillement sont à sec. La priorité doit être attribuée aux services sanitaires pour évacuer les blessés.

[1] Le général Harold Bull est le chef d'état-major d'Eisenhower, tandis que Leven Allen occupe les mêmes fonctions au sein du *12th Army Group* de Bradley.

▲ Une chenillette Weasel M29 franchit la Seine sur un pont du génie.

▼ Un *Tank Destroyer* M10 surchargé de *GIs* roulant sous le soleil de l'été 1944. Au second plan, une famille française acclame ses libérateurs. Reste que si les opérations alliées s'accélèrent grandement au sortir de la campagne de Normandie, elles vont connaître un ralentissement notable dans quelques jours à peine !

Le bouillant général est atterré, il note dans son journal : « À Chartes, j'ai rencontré Bradley, Bull [1] et Allen. Ils parlaient ensemble quand je suis arrivé. J'ai demandé à présenter mon plan pour une avance immédiate vers l'est et la rupture de la ligne « Siegfried » avant qu'elle ne puisse être réoccupée. Bradley a été sympathique, mais Bull et le reste de l'état-major d'Ike ne me soutiennent pas et continuent de persuader le commandant en chef de laisser Montgomery progresser vers le nord. C'est une terrible erreur ! Les Britanniques ont encore gagné ! Nous ne recevons pas de carburant pour faire plaisir à « Monty » ! En plus, nous nourrissons aussi la résistance.

## LE FRONT DE L'OUEST

## AU 1er SEPTEMBRE 1944

À mon retour, j'ai découvert qu'Eddy [2] avait expliqué en mon absence à Gaffey, mon chef d'état-major, que s'il poussait jusqu'à Commercy, il y arriverait sans essence, aussi a-t-il décidé de s'arrêter près de Saint-Dizier. J'ai dit à Gaffey qu'Eddy devra continuer jusqu'à ce qu'il tombe en panne sèche et qu'ensuite il pourra continuer à pied. Pendant la dernière guerre, j'ai siphonné les trois quarts de mes chars pour permettre au quart restant d'avancer. Eddy peut faire la même chose. C'est terrible de devoir s'arrêter, même sur la Meuse. Nous devrions traverser le Rhin dans la région de Worms. Et plus vite nous le ferons, au plus nous économiserons de vies américaines et de munitions ! »

Le même jour, Patton écrit à sa femme en affirmant que ce n'est pas l'ennemi qui l'arrête, mais « eux » ! « Eux », ce sont ceux qu'il appelle les « taupes myopes », c'est-à-dire le Haut commandement…

[2] Le général Eddy commande alors le *XII Corps*.

▼ Sur sa route de repli vers Reims, ce convoi allemand a vraisemblablement été surpris par les chasseurs-bombardiers alliés qui ne lui ont laissé aucune chance ! En outre, certains sont venus visiter les épaves, allant jusqu'à inspecter les moteurs des véhicules.

## L'ENNEMI PROFITE DU RÉPIT

Le véritable drame pour la *3rd Army*, c'est qu'elle doit s'arrêter pendant quatre jours complets aux portes de la Lorraine. Or, peu avant l'invasion, Patton avait très justement signalé qu'il serait très difficile de se battre dans cette zone où il pleut presque chaque jour, l'humidité rendant le terrain lourd pour les véhicules et compliquant la tâche de l'appui aérien du fait de la brume recouvrant les vallées. Par ailleurs, la configuration du terrain favorise les actions défensives : un territoire agricole entrecoupé de forêts, avec de nombreuses bourgades, dont certaines sont fortifiées. Le relief montant graduellement vers l'est, appuyé aux Vosges, oblige l'assaillant provenant de l'ouest à attaquer à contrepente. Les capacités d'observation des défenseurs sont donc excellentes, ce qui leur permet d'exploiter la portée supérieure de leurs « 88 ». En outre, le théâtre est entrecoupé de nombreuses rivières et torrents, orientés nord-sud, qui sont autant de fossés défensifs. Enfin, « cerise sur le gâteau », la région est traversée par deux lignes de fortifications barrant la route de l'Allemagne : la ligne « Maginot » et le *Westwall*. Les rapports précisent par ailleurs que l'adversaire est en train de construire une ligne défensive allant de Pont-à-Mousson à Toul. La résistance se durcit très fortement à Nancy et dans la forêt de Haye, située cinq kilomètres à l'ouest. Le 4 septembre, alors que le robinet du carburant se rouvre progressivement, le *XX Corps* reçoit l'ordre de prendre Metz.

Il est malheureusement trop tard, les trois jours de répit laissés à l'adversaire ont été suffisants pour qu'il puisse se ressaisir. Il est important de signaler qu'au moment de son arrêt forcé, la *3rd Army* n'avait devant elle, en Lorraine, que neuf bataillons d'infanterie, deux batteries d'artillerie et une poignée de *Panzer*. En termes d'effectifs, Patton disposait donc de deux fois plus d'hommes, 25 fois plus de canons et 20 fois plus de chars que son adversaire. Autant dire que s'il n'avait pas été stoppé, il aurait été réellement en mesure d'arriver sur le Rhin sans difficulté.

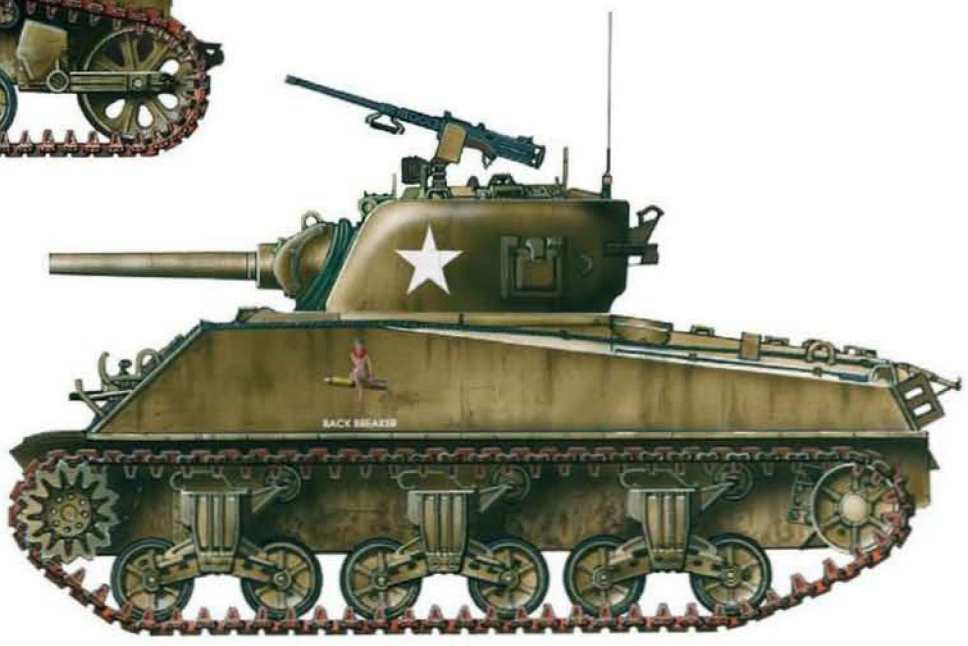
▲ & ▼ Pour freiner la marche de Patton en Lorraine, les généraux allemands décident, à la demande d'Hitler, de déployer plusieurs brigades blindées. Nous sommes ici avec des Panther de la *Panzer-Brigade 111*, qui, avec la « 112 », a la particularité de disposer de deux *Panzer-Abteilungen*. Formée en Westphalie au printemps 1944, l'unité gagne le secteur d'Épinal début septembre. De là, elle sera notamment engagée dans les contre-attaques autour de Nancy, dont celle d'Arracourt. ECPA-D

En effet, initialement, le secteur est considéré comme une position défensive intermédiaire en avant de la ligne principale de résistance constituée par le *Westwall*. La précipitation des événements provoque sa transformation en position de recueil pour les unités en repli et comme point d'arrêt provisoire pour tenter de gagner du temps afin de garnir les blockhaus sur la frontière germanique. Établi dans l'urgence, ce dispositif suit la Moselle en passant par Nancy, Toul, Épinal, Remiremont et dans la direction de la trouée de Belfort. Metz est le point d'ancrage de l'ensemble. Au soir du 4 septembre, quand l'avance américaine peut enfin reprendre, les renforts sont déjà arrivés en masse en provenance d'Allemagne et du sud de la France. Le secteur est placé sous le commandement de la *Heeresgruppe G* du général Blaskowitz. Le 1er septembre, ce dernier a reçu l'ordre de tenir en Lorraine le plus longtemps possible pour laisser le temps à l'arrière de réorganiser les positions défensives abandonnées depuis quatre ans. Parmi les renforts, il y a de nouveaux types d'unités inconnues jusque-là : des *Panzer-Brigaden* et des *Volks-Grenadier-Divisionen*. Les brigades blindées ont été créées à l'instigation du *Führer* en personne, qui y voit un palliatif intéressant à la division blindée classique. Elles sont au nombre de treize. Les dix premières ont été mises sur pied en juillet 1944, les trois autres, plus puissantes, au début du mois de septembre. Bien que normalement conçues pour opérer sur l'*Ostfront*, ces dernières sont envoyées en Lorraine. Elles disposent d'un *Panzer-Grenadier-Regiment* et de deux *Panzer-Abteilungen*, l'une constituée de *Panzer IV*, l'autre de Panther. Enfin, une *Panzerjäger-Kompanie* forte de dix *Jagdpanzer IV* complète l'ensemble. Hâtivement mises en place, elles n'ont pas le temps de construire leur cohésion interne. La *17. SS-Freiwilligen-Panzer-Grenadier-Division* « Götz von Berlichingen » refait également son apparition dans le secteur : durement malmenée en Normandie, l'unité a pu reconstituer ses forces grâce à l'appoint de deux *SS-Panzer-Grenadier-Brigaden* arrivées récemment du Danemark. Avec quatre *Jagdpanzer IV/L 70* et une douzaine de *StuGe III*, la division est cependant faiblement dotée en moyens blindés. Et ce n'est pas tout, car les *3.* et *15. Panzer-Grenadier-Divisionen* arrivent d'Italie pour aider à tenir le secteur. La « 15. » dispose entre autres de 36 *Panzer IV*, tandis que la « 3. » comprend une *Abteilung* de *StuGe*.

▲ Groupement blindé américain accroché sur la RN 87 entre Saint-Dizier et Nancy.

▼ Hasso-Eccard von Manteuffel est certainement l'un des meilleurs généraux de *Panzer* dont dispose l'*OKW* en cet automne 1944. Il prend le commandement de la *5. Panzer-Armee* déployée en Lorraine au début du mois de septembre 1944. ECPA-D

*Light Tank* M5A1 « Destruction »
*D Company / 37th Tank Battalion*
*4th Armored Division*
*3rd Army*
Lorraine, secteur de Nancy, septembre 1944



*Assault Gun* M4A3 (105) « Bad Breaker »
*B Company / 37th Tank Battalion*
*4th Armored Division*
*3rd Army*
Lorraine, secteur de Nancy, septembre 1944

*Light Armored Car* M8 Greyhound
ex-*42nd Cavalry Squadron (Mecz)*
Véhicule capturé par la *Panzer-Brigade 111*
*5. Panzer-Armee*
Lorraine, secteur de Lunéville, septembre 1944

*Panzerkampfwagen V Ausf. G* Panther
*3. Kompanie / Panzer-Abteilung 2111*
*Panzer-Brigade 111*
*5. Panzer-Armee*
Lorraine, secteur de Lunéville, septembre 1944

Profils couleurs © M. Filipuk / Batailles et blindés, 2014

Enfin, autour de Nancy, les *Panzer-Brigaden 106*, *107* et *108*, fortes de 36 Panther et 11 *Panzerjäger* chacune, s'ajoutent au dispositif. Le tout constitue la *5. Panzer-Armee*, placée sous les ordres d'un commandant efficace et chevronné revenant de Russie : Hasso Eckard von Manteuffel. Sur zone le 11 septembre, l'officier se met immédiatement au travail, avec l'idée de s'accrocher au terrain et d'opposer une résistance farouche aux *GIs*.

Notons qu'au moment où Blaskowitz reçoit ses renforts, son adversaire voit ses forces diminuer, puisque des quatre corps d'armée qui s'élancent au lendemain de l'opération « Cobra », Patton n'en contrôle plus que deux : les *XII* et *XX Corps*, auxquels s'ajoutent deux *Quartermaster Groups*, deux *Ordnance Groups* et six groupes de génie de combat. Pour ne rien arranger, quand l'essence est enfin disponible en quantité suffisante, ce sont les obus d'artillerie qui font défaut, en particulier ceux de gros calibre, car ils n'ont pu être transportés, le carburant ayant eu la priorité… Le 10 septembre, les unités d'artillerie ne reçoivent qu'un tiers de leur dotation journalière prévue, alors que la bataille fait rage !

▲ Partout, les Allemands s'accrochent, contraignant les Américains à se battre !

▼ « Planté » ! Ce Sherman du *8th Tank Battalion* (*CCB* de la *4th Armored Division*) a mal négocié le franchissement d'un canal, au sud de Nancy, dans le secteur de Bayon. Marchant vers Lunéville, cet engin fait partie de la pince Sud devant envelopper la capitale des ducs de Lorraine par le sud.

## L'ASSAUT SUR NANCY

Qu'à cela ne tienne ! Le 5 septembre, Patton refuse de rester l'arme au pied et lance sa première tentative pour capturer Nancy. Eddy ordonne à la *35th Infantry Division* de pousser vers l'ouest. Simultanément, la *4th Armored Division* doit profiter d'une tête de pont sur la Moselle, devant être capturée au préalable par la *80th Infantry Division*, pour avancer vers la ville ; le plan repose sur une manœuvre de prise en tenaille tout à fait classique. Le premier bataillon de fantassins chargés de franchir la rivière se heurte à la *3. Panzer-Grenadier-Division* qui vient juste d'arriver. Les Allemands occupent une position très favorable et ne peuvent en être délogés. Finalement, l'attaque échoue, et les *GIs* sont refoulés en désordre sur la rive Ouest de la Moselle. Premier échec cuisant pour la *3rd Army*. Il est d'autant plus grave qu'il faut cinq jours entiers au *XII Corps* pour se réorganiser, un nouveau délai providentiel pour l'adversaire, qui en profite pour solidifier encore un peu plus son dispositif.

Le 11 septembre 1944, Eddy tente une nouvelle fois de prendre la capitale de la Lorraine. Un régiment de la *35th Infantry Division*, appuyé par un corps entier d'artillerie et le *Combat Command B* de la *4th Armored Division*, parvient enfin à établir une tête de pont au sud de la ville. Il poursuit son effort vers son objectif. Le lendemain, la *80th Infantry Division* capture la rive Ouest de la Moselle à Dieulouard, grâce à une diversion efficace au nord de Pont-à-Mousson. Après s'être remis de sa surprise initiale, l'adversaire réagit avec beaucoup de vigueur. Un bataillon de la *3. Panzer-Grenadier-Division*, renforcé par dix *StuGe*, tente de repousser les assaillants. Mais rien n'y fait ; cette fois, les *GIs* s'accrochent fermement au terrain grâce aux tubes du *702nd Tank Battalion*.

Au matin du 13 septembre, le *Combat Command A* de la *4th Armored Division* commence à traverser le cours d'eau. Les Américains ont de la chance. Le secteur a été affaibli, car les *107.* et *108. Panzer-Brigaden* ont dû remonter vers le nord pour contrer les attaques de la *1st Army* dans le secteur d'Aix-la-Chapelle. Néanmoins, l'adversaire oppose une résistance acharnée à la tentative américaine. Le *Lieutenant-Colonel* Creighton Abrams mène l'assaut avec son *37th Tank Battalion*. Après avoir traversé la rivière, il gagne les hauteurs dominant la position et sécurise les villages de Sainte-Geneviève, Bezaumont et Loisy. Il reçoit le renfort du *66th Armored Field Artillery Battalion*, du *53rd Armored Infantry Battalion* ainsi que d'un bataillon de fantassins montés sur camions appartenant à la *80th Infantry Division*. Ensemble, ils repoussent une contre-attaque et capturent Benicourt dans la foulée. Le contrôle de la bourgade ouvre la porte de Château-Salins ; la percée tant attendue par Patton vient d'être réalisée ! Le groupement américain, toutes armes dehors, enfonce les positions de l'adversaire, avant de se lancer dans une incroyable chevauchée mécanique : en 37 heures, Abrams et ses hommes couvrent une distance de 72 km derrière les lignes allemandes, capturant 353 prisonniers et détruisant 12 *Panzer* et 85 véhicules. Ce faisant, il prend totalement de court la *553. Volks-Grenadier-Division* défendant Nancy. Simultanément, le *Combat Command B* vient à sa rencontre en arrivant du sud de la ville ; la jonction a lieu entre Arracourt et Lunéville. Les Allemands déployés à Nancy sont coupés de leurs arrières, et, le 15 septembre 1944, la ville tombe entre les mains de la *35th Infantry Division*.

▲ Malgré leur puissance de feu et leur supériorité technique, les Panther ne sauront s'imposer sur les champs de bataille lorrains. Servis par des équipages souvent novices, ils seront aussi victimes des conditions météorologiques qui ne leur permettront pas de tirer parti de l'allonge de leur canon de *7,5cm*. ECPA-D

LE DISPOSITIF DE LA *THIRD ARMY* — 25 SEPTEMBRE 1944

35

◤, ◣ & ▲ Visite guidée d'un atelier lourd de réparation (*Ordnance Repair Shop*) de la *6th Armored Division*, surnommée la « Super Sixth », établi dans les hangars du terrain d'aviation militaire de Saulxures-les-Nancy, près de Nancy. Nous sommes en septembre 1944, alors que la division vient d'arriver depuis peu dans le secteur de Nancy, après avoir été engagée sans succès pour réduire la poche de Lorient ; poche de résistance allemande sur la façade atlantique qui, d'ailleurs, ne capitulera que le 10 mai 1945 !

▶ Le mécanicien ci-contre est occupé à réparer le blindage latéral d'un Sherman percé par un obus perforant.

▲ Metz et ses fortifications vont très vite devenir un cauchemar pour Patton qui, malgré les demandes répétées de Bradley, s'acharnera à essayer de prendre la ville, en dépit de pertes importantes !

Patton vit alors une période fastueuse, car outre le succès de ses entreprises en Lorraine, le 11 septembre, la 2e DB française lui rend compte de sa jonction à Sombarnon, à l'est de Dijon, avec la 1re DB venant du sud de la France. Le second objectif stratégique d'Eisenhower est atteint ! Le 14, Patton écrit dans une lettre destinée à son épouse : « Nous avons eu de sévères combats, ils sont toujours en cours, mais nous avons franchi la Moselle, qui a été, à travers l'histoire, une grande barrière militaire. » Il lui reste maintenant à pousser encore vers l'est et atteindre le Rhin.

## VERS LE RHIN

Avec son *XII Corps* solidement établi sur la rive orientale de la Moselle et la défense adverse apparemment déstabilisée, Patton espère profiter de la situation et reprendre sa charge vers la frontière. Pour ce faire, il ordonne au général Eddy de foncer vers le Rhin avec ses divisions en colonne. Son analyse de la situation est excellente : les Allemands n'ont en effet aucune réserve dans la zone et craignent de devoir faire face à une percée. De son côté, von Manteuffel préparait une contre-attaque avec sa *5. Panzer-Armee* juste avant que ne démarre l'attaque faisant tomber Nancy. La situation ayant évolué, le 19 septembre, il lance les *Panzer-Brigaden 111* et *113* à l'assaut de la *4th Armored Division*. Arracourt est toujours tenue par le *Combat Command A*. Le « R » est à Lunéville et le « C » à proximité de Château-Salins. Le commandement allemand monte son opération sous la forme d'une attaque en tenaille visant Lunéville. L'effort principal est donné par l'aile gauche germanique. Partant du sud-est de la ville, le *XXXXVII. Panzer-Korps*, sous les ordres du général von Lüttwitz, attaque avec la *Panzer-Brigade 111* et quelques éléments de la *21. Panzer-Division* qui vient à peine d'être « ressuscitée » après la tragédie normande. De l'autre côté, le *LVIII. Panzer-Korps* de Krüger frappe avec des éléments de la *15. Panzer-Grenadier-Division* partant des couverts fournis par la forêt de Parroy et la *Panzer-Brigade 113* venant de Blâmont. Le *CCR* est rapidement chassé de la ville. Les blindés allemands se regroupent après ce premier succès tactique et tentent de franchir le canal de la Marne au Rhin. Ce faisant, ils se heurtent au *CCA* et à des *Tank Destroyers* du *704th TD Battalion*. C'est une victoire à la Pyrrhus : une trentaine de *Panzer* sont perdus pour un gain de terrain symbolique. Les combats durent jusqu'au 25 septembre. Les Américains finissent par mettre en échec les tentatives de l'ennemi. Quand le temps est clair, ils bénéficient de l'appui des chasseurs-bombardiers. Quand le brouillard perdure et qu'ils sont privés de leur capacité de frappe aérienne, les *GIs* ne sont pas pour autant en fâcheuse posture.

▲ En octobre 1944, les verrous de Metz tombent progressivement, mais au prix de lourdes pertes humaines pour les Américains. D'ailleurs, il faudra encore de longues semaines de combat pour que la ville, y compris ses forts, passe entièrement sous le contrôle de la *3rd Army* de Patton !

◀ Ces soldats de la *5th Infantry Division* - surnommée « the Red Diamond » (diamant rouge) à cause de son insigne - progressent rue par rue, et maison par maison dans Metz. Nous sommes à la mi-novembre 1944, et la garnison allemande de la ville est enfin en train de lâcher prise. En revanche, dans certains forts, la résistance redouble d'intensité : Patton n'en a pas encore fini avec Metz !

En effet, la brume inhibe le principal avantage des *Panzer* : l'allonge du canon de 75 mm des Panther. Les optiques de tir qui équipent ces engins, aussi performantes soient-elles, ne peuvent percer le manteau grisâtre qui s'abat sur la région. Et c'est pratiquement à armes égales que les *Tank Destroyers* engagent les fauves. À la fin d'une semaine de combats ininterrompus, les *Panzer-Brigaden* sont brisées sans avoir obtenu de véritables gains tactiques ; les Américains, quant à eux, accusent la perte de 25 Sherman et de sept *Tank Destroyers*.

Mais Von Manteuffel demeure combatif ; il ne baisse pas les armes et attaque le secteur Nord de la *35th Infantry Division* pour éliminer la tête de pont qu'elle contrôle sur la rivière Seille. Du 26 au 30 septembre, la *559. Volks-Grenadier-Division* s'élance vers les lignes américaines, et des combats sanglants s'engagent dans le secteur de Gremecey. Les accrochages gagnent en intensité et tournent à une violente bataille d'infanterie, où les hommes se tirent dessus à bout portant dans d'épaisses forêts. Le général Eddy commence à être très inquiet et demande à rencontrer Patton d'urgence à Nancy. L'entrevue a lieu le 29 et se déroule très mal pour le chef du *XII Corps*. Le « patron » de la *3rd Army* ordonne d'engager la *6th Armored Division* dans une manœuvre de contre-attaque. Eddy hésite, il affirme qu'en cas d'échec, les chars risquent fort de se retrouver bloqués du mauvais côté de la Seille. Patton s'énerve et hurle : « c'est une sacrée bonne raison pour ne pas échouer ! » Mais Eddy hésite toujours et tergiverse. Patton est sur le point de limoger l'officier quand il se rend compte que ses ordres ne sont pas immédiatement mis en application. Finalement, il s'implique personnellement dans l'affaire et, le 1er octobre, il peut écrire dans son journal que l'attaque blindée a sécurisé le saillant de la *35th Infantry Division*. Les chars ont finalement eu raison de la menace.

Notons que pendant que le *XII Corps* se débat face à des Allemands déterminés à ne pas lâcher prise, le *XX Corps* est quant à lui engagé plus au nord dans une violente bataille pour capturer Metz. Les opérations restent néanmoins limitées pendant le mois de septembre et ne reprennent véritablement qu'en octobre. Très coûteuse en vies humaines, la bataille pour Metz est désapprouvée par Bradley, qui ne se prive pas de le dire à Patton et de le rappeler dans ses mémoires : « Pendant le mois d'octobre, Patton entreprend une campagne non autorisée contre les fortifications ennemies à Metz. Quand je me suis rendu

compte de ses initiatives, je l'ai interpellé impatiemment : "*Bon Dieu Georges, laisse tomber*", lui dis-je, "*je te promets que tu auras de nouveau ta chance. Quand nous redémarrerons, tu pourras très facilement nettoyer Metz et la prendre par-derrière.*" Mais rien n'y a fait ! »

▶ Novembre 1944 : la météo se dégrade en Lorraine. La neige, le froid et la pluie compliquent singulièrement les mouvements des unités lourdes. Ici, un convoi de la *4th Armored Division* franchissant la Seille sur un pont Bailey.

◀ Autre vue du franchissement de la Seille par des Sherman sur un pont Treadway. Patton tente le tout pour le tout en poussant ses chars vers la Sarre... en vain !

## LE BILAN DE LA *3RD ARMY*

Du point de vue de la campagne, les résultats obtenus par l'armée de Patton sont impressionnants. Pendant les sept semaines météoritiques qui ont suivi la percée d'Avranches, la *3rd Army* a libéré à elle seule plus de 100 000 km² au prix, somme toute modeste, de 4 575 tués, 23 794 blessés et 6 156 disparus. L'arrêt en Lorraine ayant permis aux Allemands de se ressaisir coûte quant à lui beaucoup plus cher. En trois semaines, pour 320 malheureux km², Patton perd 1 279 tués, 6 116 blessés et 822 disparus ! Des pertes cent fois plus importantes à surface équivalente ! Ce simple calcul statistique en dit long sur le prix sanglant de cette fin de campagne. Bradley affirme que jusqu'à sa mort accidentelle, Patton ne cessa de répéter que si la priorité des approvisionnements lui avait été attribuée à place de Montgomery et de Hodges, la *3rd Army* aurait pu percer jusqu'au Rhin. À l'analyse des événements, on ne peut lui donner tort.

En fin de compte, la campagne de Lorraine démontre que les aspects logistiques pilotent souvent les opérations, et ce sans le moindre égard aux capacités manœuvrières et à l'agressivité du commandant en chef. Dans l'incroyable poursuite du mois d'août, Patton a violé avec audace les principes tactiques établis et accumulé de nombreux succès. Néanmoins, il le fait en négligeant totalement les aspects logistiques et en se contentant de réclamer à cor et à cri son essence pour continuer à avancer encore plus loin. Pour remplir le réservoir de ses chars, il délaisse son approvisionnement en munitions, et au moment du raidissement de l'adversaire, il se trouve dans l'incapacité d'utiliser son artillerie faute d'obus. Fait aggravant, il a tendance à éparpiller ses forces pour s'infiltrer partout où il le peut, ce qui lui vaudra de ne pas pouvoir concentrer ses troupes aisément pour venir à bout des moyens relativement faibles que lui oppose von Manteuffel. ■

◣ « Georgie » Patton dans son *Scout Car* M3A1 en novembre 1944. Le froid tombe sur la Lorraine et la *3rd Army*, dont les soldats sont épuisés. Les premiers cas de gelures apparaissent parmi les *GIs*, dont le moral n'est pas au beau fixe.

▼ Avec les premiers frimas de l'hiver, la ligne de front se fige dans le nord-est de la France. Patton tente plusieurs incursions dans le dispositif des Allemands, sans grand succès. Ici, un chef de char sur M10 posté en observation.

# « MARKET-GARDEN »

## L'HEURE DE VÉRITÉ !

Le choix d'Eisenhower consistant à « assécher » la *3rd Army* lui coûte la capture de la seconde zone manufacturière allemande [1], mais c'est dans le but de s'assurer d'une base logistique de qualité pour son dernier bond vers la Ruhr, le principal poumon industriel du Reich. D'une certaine manière, la première semaine de septembre 1944 marque l'heure de vérité pour le *SHAEF*. « Ike » doit maintenant transformer l'essai pour gagner la guerre avant Noël !

[1] La Sarre, qui en 1944 compte environ 1,5 million d'habitants et qui est fortement industrialisée. On y extrait alors du charbon et du minerai de fer destinés aux hauts-fourneaux de la région, ainsi qu'aux installations sidérurgiques de la Ruhr.

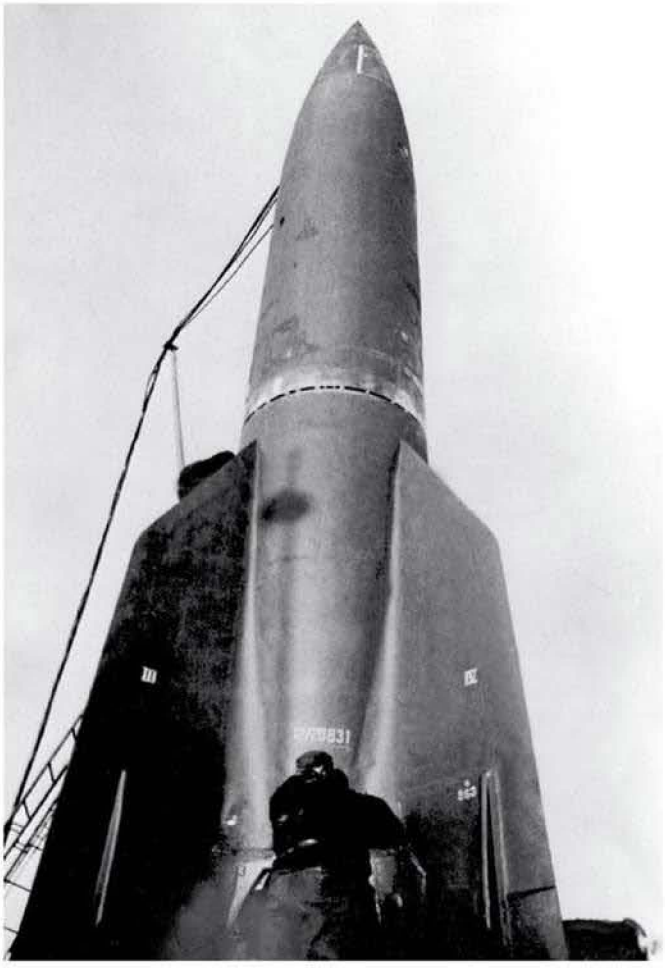
## UNE IMPASSE LOGISTIQUE

Début de septembre 1944, alors que la poursuite des Allemands par les Alliés à travers le nord-ouest de l'Europe s'achève, la situation semble « bouchée ». Cherbourg et Arromanches demeurent les deux principaux points d'entrée logistiques des forces d'Eisenhower. Fort logiquement, les Allemands s'accrochent à la rive Nord de l'estuaire de l'Escaut afin de rendre le port d'Anvers – bien que capturé intact – inutilisable. Brest demeure toujours entre les mains de la *Wehrmacht*, et aucune tentative sérieuse n'a été faite pour capturer Saint-Nazaire. Les tempêtes d'équinoxe se profilent à l'horizon, et la situation risque d'être vraiment catastrophique, en particulier si le « Mulberry » britannique subit le même sort que son *alter ego* américain.

Aussi, il apparaît bien vite que les *GIs* et les *Tommies* vont devoir marquer une pause dans leur marche vers l'est. Ce coup d'arrêt intervient une ou deux semaines trop tôt ; à dire vrai, au pire des moments même ! Il se produit en effet alors que les Alliés sont devant les principales positions de résistance que l'adversaire a choisi de tenir : l'estuaire de l'Escaut, la ligne des canaux hollandais et le *Westwall*. Alors qu'il faudrait donner un dernier coup de reins pour en finir, l'élan des libérateurs se brise presque naturellement devant ces obstacles, pour certains bien fragiles.

Face à cette problématique, le raisonnement d'Eisenhower est le suivant : Patton et Patch s'acquittent parfaitement de leurs tâches. En revanche, il reste trois grandes choses à accomplir dans le secteur du *21st Army Group* de « Monty ». Pour « Ike », il faut rapidement établir un glacis défensif pour couvrir Anvers et les voies ferrées qui y conduisent, réduire les défenses allemandes situées entre la ville et la mer et, enfin, pousser aussi loin que possible vers le nord-est afin de franchir le Rhin et de menacer la Ruhr. Pragmatique, l'Américain conçoit un plan logique et réaliste.

▲ Un *Cruiser Mk. VIII* Challenger du *XXX Corps* passant une coupure humide sur une passerelle du Génie. Le plan de Montgomery (ci-contre) est simple : déployer un tapis de troupes aéroportées jusqu'à Arnhem pour permettre aux chars britanniques de percer le front ennemi puis de s'enfoncer en territoire hostile afin de franchir le Rhin. De là, il conviendra d'encercler la Ruhr et de foncer jusqu'à Berlin, ni plus, ni moins !
Archives Caraktère

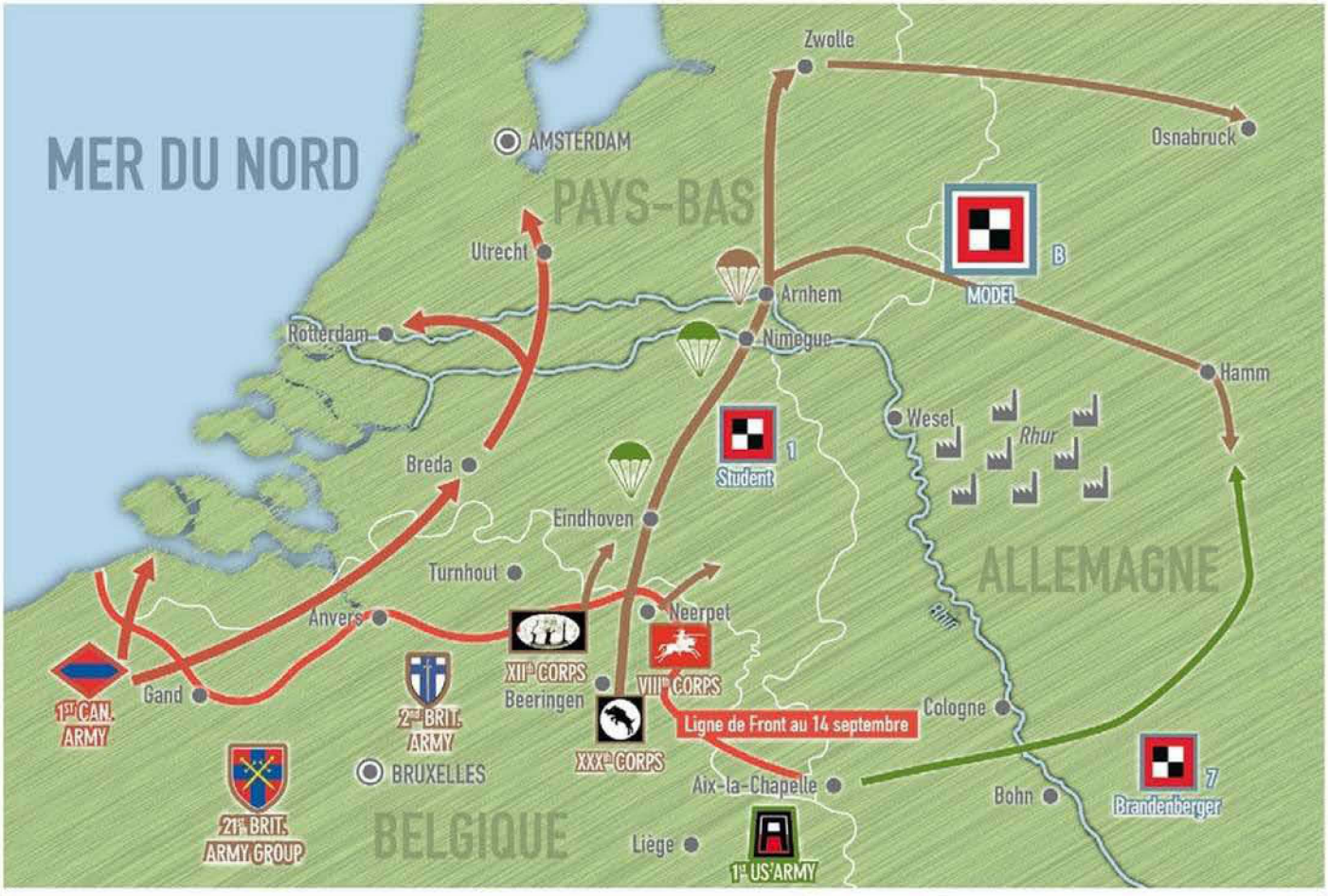


Toutefois, le 4 septembre 1944, les choses changent brusquement lorsque Montgomery propose une nouvelle option. Théâtralement et sans coup férir, ce dernier demande, ni plus ni moins, à ce que lui soient attribués tous les approvisionnements possibles afin qu'il puisse pousser jusqu'à Berlin et ainsi terminer la guerre (sic) ! Selon les mémoires d'Eisenhower, « Monty » est « enthousiasmé par les avances rapides de la semaine précédente, et, comme il était convaincu que l'ennemi était complètement démoralisé, il déclara véhémentement qu'il lui suffirait d'avoir du ravitaillement pour aller tout droit jusqu'à Berlin ».

Le Britannique expose sa stratégie dans un mémorandum : « Je considère que nous sommes maintenant parvenus à un stade où une poussée puissante et vigoureuse en direction de Berlin pourrait nous y amener et ainsi mettre fin à la guerre avec l'Allemagne. Cependant, nous n'avons pas suffisamment de forces pour conduire deux grandes offensives. Le groupe d'armées choisi pour passer à l'attaque doit donc être doté de toutes les ressources dont il a besoin, prioritairement et sans restriction, et les forces chargées de toutes les autres opérations devront faire de leur mieux avec le reste. Il n'y a que deux axes possibles pour pénétrer en Allemagne : l'un vers la Ruhr, l'autre vers Metz puis la Sarre. À mon avis, la route susceptible de donner les résultats les plus probants et les plus rapides est celle du nord, par la Ruhr.

Le facteur temps est essentiel ; la décision concernant le choix de l'axe de pénétration doit être prise immédiatement. Si nous optons pour une solution de compromis, en divisant nos ressources de telle sorte qu'aucune des poussées ne puisse être puissante et vigoureuse, nous prolongerons la guerre. »

La première réponse d'Eisenhower, datée du 5 septembre 1944, ne coïncide pas vraiment avec la vision du Britannique. Il pense au contraire que sa stratégie du front large est la bonne. D'une part, parce qu'Anvers n'est pas encore utilisable et qu'il lui est logistiquement




PROJET DU PLAN « MARKET-GARDEN » DE MONTGOMERY

impossible de soutenir une poussée vigoureuse vers la Ruhr ; d'autre part, parce que l'attaque dans la Sarre lui permet de couper la retraite des forces allemandes remontant du sud de la France. « Ike » est d'ailleurs en train d'appliquer son plan, car la date de sa réponse correspond avec le rétablissement de l'approvisionnement de la *3rd Army*. Hélas, comme nous l'avons vu, les chances de l'emporter sur la ligne de la Moselle se sont évanouies avec la panne sèche imposée à Patton.

C'est alors qu'un événement imprévu fait pencher la décision en faveur d'une attaque vers la Ruhr : les premiers V2 tombent sur Londres le 8 septembre. Ces derniers prennent leur envol depuis le secteur de Walcheren. Si les V1 peuvent être interceptés par la chasse et la DCA, du fait de leur trajectoire rectiligne, ce n'est pas le cas des nouveaux missiles balistiques allemands contre lesquels il n'existe aucune contre-mesure. La menace est d'autant plus réelle que la puissance destructrice de la fusée est le double de celle de la bombe volante à pulsoréacteur. En outre, comme les V2 sont lancés à partir de batteries mobiles, la seule solution pour protéger Londres est de chasser la *Wehrmacht* de Hollande. Évidemment, Montgomery n'hésite pas à exploiter la menace induite par les V2 pour obtenir gain de cause, en s'appuyant notamment sur Churchill. Le 10 septembre, le maréchal britannique reçoit l'autorisation de lancer une opération extrêmement audacieuse ; nom de code : « Market-Garden ». Elle correspond presque en tout point à son mémorandum, à la différence cependant que « Ike » maintient l'approvisionnement de Patton.

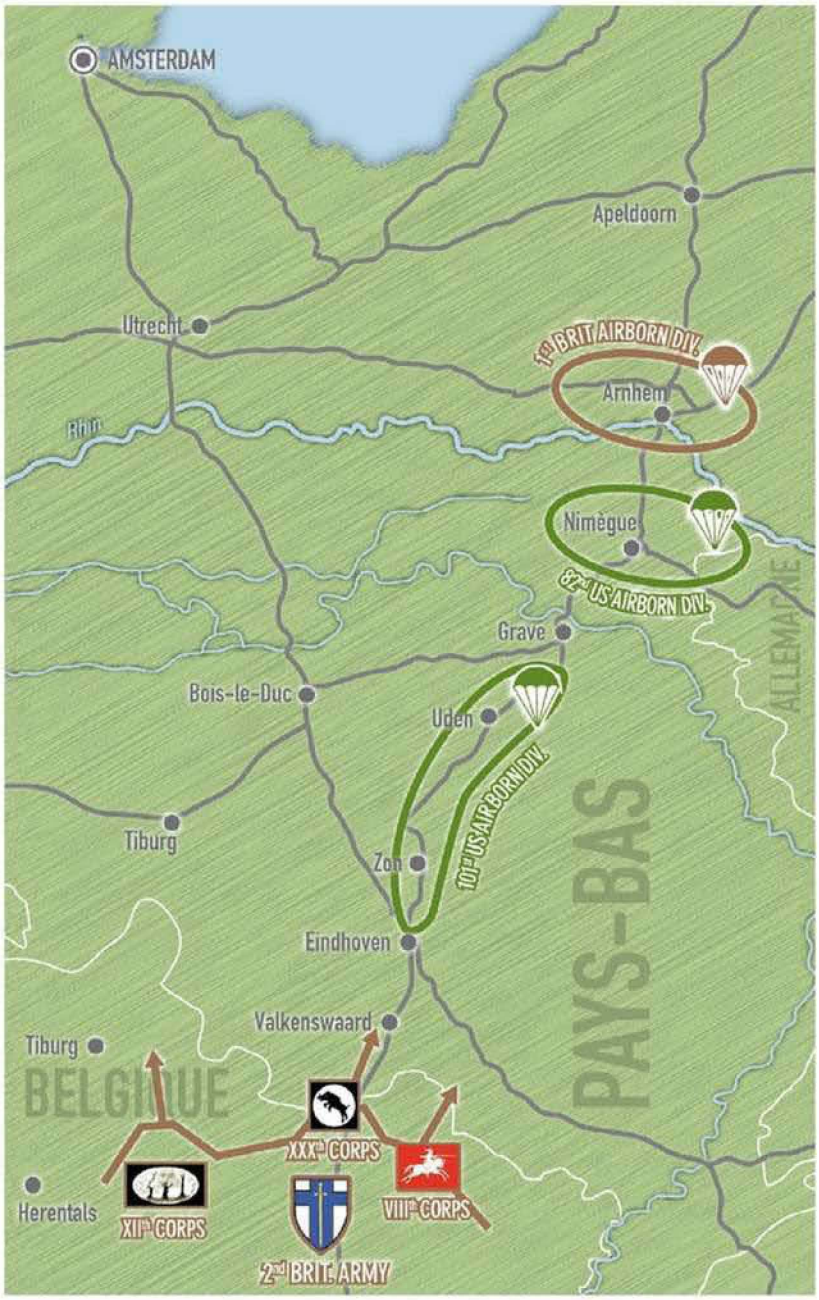
▲ Pour le volet terrestre de son plan, « Monty » s'appuie sur le puissant *XXX Corps* de Brian Horrocks. Comme son supérieur, Horrocks est un personnage doté d'une personnalité originale, mais aussi d'un optimisme exagéré quant aux capacités de ses troupes à crever le front puis à atteindre Arnhem en 72 heures. IWM

◤ Un V2 (pour *Vergeltungswaffe 2* ou « arme de vengeance 2 ») sur sa rampe de lancement. La menace que font peser ces missiles sur Londres et accessoirement Anvers sera employée comme argument par Montgomery pour faire avaliser son plan par « Ike ». Avec « Market-Garden », le vainqueur d'El-Alamein considère en effet que les Allemands n'auront pas d'autre choix que de replier leurs lanceurs, ce qui mettrait Londres hors de portée des V2. Évidemment, Churchill fera aussi pression sur « Ike » pour que cessent les attaques contre Londres.

Sauf mention contraire : toutes photos US Nara.

De prime abord, il est difficile de comprendre les véritables raisons qui poussent le *SHAEF* à avaliser le projet de Montgomery. Bien sûr, il est certain que les V2 ont pu faire pencher la balance ; cependant, il est tout aussi probable qu'une « atmosphère champagne » ait prévalu, si l'on en croit les propos de l'un des aides de camp d'Eisenhower, le *Captain* Butcher. Pour comprendre l'état d'esprit des chefs alliés, il faut se remettre dans l'ambiance euphorique de la première semaine de septembre 1944. L'avance subséquente à l'effondrement allemand en Normandie a été tellement importante, et pour tout dire inespérée, que « Ike » ne voit plus qu'un unique obstacle sur la route Berlin ; et cet obstacle, ce n'est pas la *Wehrmacht* en déroute, mais les flux logistiques alliés. La pause d'une semaine après la prise d'Anvers a cependant permis de rétablir une situation catastrophique et d'envisager la suite avec plus d'optimisme. En bref, Eisenhower sous-estime l'ennemi et surestime les capacités de ses armées. Il pèche par excès d'optimisme.

Par ailleurs, les dividendes à attendre de la proposition du chef du *21st Army Group* ne sont pas dénués d'intérêts. En cas de réussite, « Market-Garden » permettra d'isoler les bases allemandes de Hollande et donc de museler la menace que les vedettes rapides de la *Kriegsmarine* font peser sur les lignes logistiques reliant la Grande-Bretagne au continent. En outre, si l'itinéraire suggéré par le Britannique n'est pas le plus court pour atteindre l'Allemagne, il a le grand mérite de contourner le *Westwall* et d'aborder le territoire ennemi par son « ventre mou ».




L'OPÉRATION « MARKET-GARDEN »

Enfin, la poussée anglo-canadienne accélérera probablement l'évacuation de la rive Nord de l'estuaire de l'Escaut et imposera un repli aux batteries de V2 ; devant tirer à plus longue distance, celles-ci perdront en précision et donc en efficacité.

Il convient aussi de noter la part de responsabilité du *General* Marshall dans cette affaire. En effet, selon Gavin, le commandant de la *82nd Airborne Division*, Washington poussait Eisenhower à utiliser d'une manière plus intrépide la nouvelle arme aéroportée. Marshall ne cessait de lui affirmer que le parachute était aussi révolutionnaire que la force blindée avait pu l'être lors de la Grande Guerre. Partant de cette approche, il incitait « Ike » à être plus audacieux, en utilisant à plein rendement les opportunités offertes par le « troisième front ». La proposition de Montgomery, en majeure partie construite sur une série d'opérations aéroportées, offrait donc l'occasion à « Ike » de répondre favorablement à cette pression.

## UN PLAN AUDACIEUX

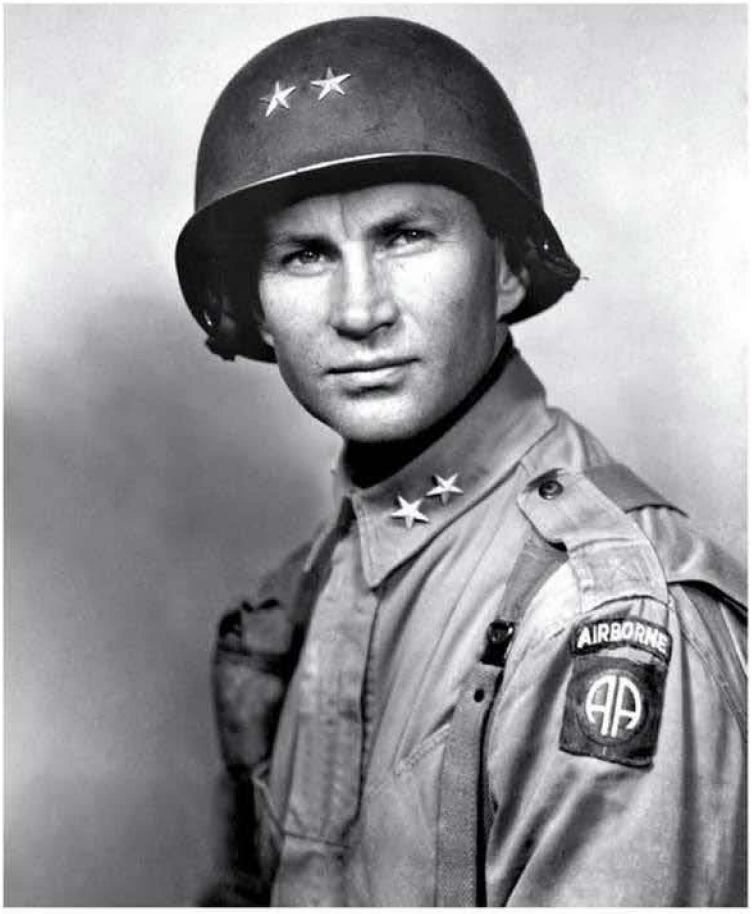
Quand Bradley prend connaissance du plan de Montgomery, il est pour le moins surpris : « Je ne pouvais pas être plus étonné que je ne l'étais par l'audacieuse aventure qu'il proposait. En totale contradiction avec les tactiques conservatives que Monty choisissait ordinairement, l'attaque d'Arnhem devait se dérouler sur un tapis de troupes aéroportées, larguées sur environ 100 kilomètres de profondeur dans le dispositif ennemi ! Bien que je n'aie jamais été d'accord avec cette aventure, je dois concéder que son plan était l'un des plus imaginatifs de la guerre. » Les qualificatifs employés ne sont pas trop forts. L'opération est conçue en deux temps : le premier, baptisé « Market », est aéroporté ; le second, « Garden », consiste en une offensive blindée terrestre.

Le *1st Airborne Corps*, placé sous les ordres du *General* « Boy » Browning, faisant partie intégrante pour l'occasion de la *2nd British Army* de Dempsey, se compose de trois divisions. Chacune d'elles se voit allouer une tâche précise : la *1st British Airborne Division* du *Major-General* Urquhart, incluant la brigade parachutiste polonaise, doit se saisir du pont d'Arnhem et s'assurer d'une tête pont au nord du Neder-Rhin ; la *82nd Airborne* de Gavin a pour mission de capturer le pont de Grave, ainsi que les passerelles routières et ferroviaires du secteur, afin de faciliter le franchissement de la Meuse par les chars alliés ; la *101st* du *General-Major* Taylor se voit assigner la conquête de la route conduisant à Grave à partir d'Eindhoven.

Le *XXX* Corps de Brian Horrocks est en charge du volet terrestre. Il se compose de la *Guards Armoured Division*, des *50th* et *43rd Infantry Divisions*, de la *8th Armoured Brigade* et de la brigade Orange des forces libres hollandaises. Après avoir percé au niveau du canal Meuse-Escaut, Horrocks doit rejoindre Arnhem en passant sur la route et les ponts capturés par les paras. Pour assurer ses flancs-gardes, Horrocks aura à sa gauche le *XII Corps* et sur sa droite le *VIII Corps*. Néanmoins, la majorité des ressources disponibles, notamment en essence et munitions, sont allouées aux hommes d'Horrocks, qui ne pourra compter que sur lui-même et l'aide des paras pour atteindre son objectif. En outre, le *VIII Corps* ne dispose que d'une seule division pour accomplir sa mission de protection. Un détail qui montre à quel point l'optimiste règne parmi les chefs alliés !

L'échelonnement des unités dans la profondeur du dispositif allemand place évidemment la division aéroportée britannique dans la posture la plus dangereuse.

▲ Le général « Boy » Browning, « patron » du *1st Airborne Corps*.



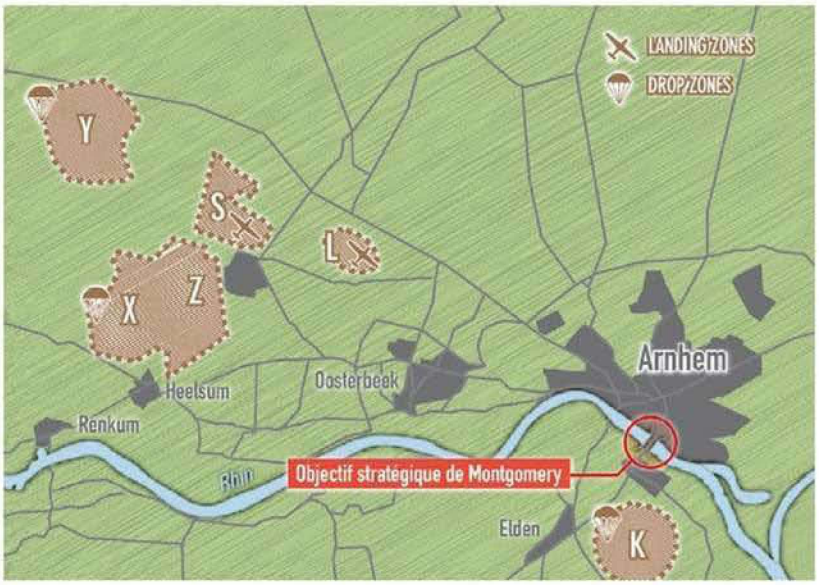

▲ Le général Gavin, qui connaîtra après-guerre une carrière exceptionnelle, commande les « All Americans » de la *82nd Airborne* lors de « Market-Garden ».

Pour être rejointe, il faudra que les chars franchissent plusieurs coupures humides. En cas de retard, la division d'Urquhart sera immanquablement sacrifiée sur l'autel de l'audace… Il semble que les craintes des répercussions politiques soient à l'origine de la décision de Montgomery à ce sujet : une division américaine perdue à cause d'une erreur d'estimation d'un maréchal anglais aurait assurément provoqué un grand désarroi dans une opinion publique américaine déjà chauffée à blanc par les affaires normandes. Plus prosaïquement, il faut aussi noter qu'ayant été gardée en réserve lors du « Jour-J », la *1st British Airborne Division* est à plein effectif.

Les Britanniques estiment qu'ils peuvent franchir les 100 kilomètres qui séparent leur point de départ de la ville d'Arnhem en à peine 72 heures. Lorsqu'il explique son plan à Browning, Monty affirme : « Deux jours, vous devez tenir deux jours, et ils seront avec vous. » Cela en dit long sur l'optimisme débridé qui règne dans les quartiers généraux alliés. En effet, à y regarder de plus près, le *XXX Corps* va devoir déplacer ses 20 000 véhicules vers la tête de pont en moins de trois jours, et ce en les faisant rouler à deux de front sur la seule route disponible ! Pour y parvenir, Horrocks compte sur un barrage roulant d'artillerie, l'effet de surprise et le fait que les paras lui ouvriront un boulevard. Dès le départ, les parachutistes, qui paieront le plus lourd tribut en cas d'échec, doutent de la faisabilité du plan. Pour s'en convaincre, il suffit d'écouter la réponse de Browning à Montgomery ; elle en dit long sur les réticences qui animent le chef du *1st Airborne Corps* : « Nous pourrions tenir quatre jours s'il le fallait, mais je pense que nous visons un pont trop loin ! »

En dépit des réticences du général parachutiste, l'allant de Montgomery l'emporte, et la date de l'opération est fixée au 17 septembre 1944… soit exactement une semaine après qu'elle a été décidée ! Les états-majors des différentes grandes unités doivent travailler de jour comme de nuit pour que les ordres d'opération soient prêts au moment du départ. Dans la précipitation, un élément est négligé : le renseignement.

▼ Quadrimoteurs Short Stirling *Mk. IV* du *No. 620 Squadron*, employés pour les sauts de parachutistes ou bien pour tracter des planeurs d'assaut GAL. 49 Hamilcar. Nous sommes avec les *Pathfinders* (éclaireurs) britanniques, qui sauteront les premiers pour marquer au sol les *Drop Zones* et *Landing Zones* de la première vague d'assaut alliée.




## PLANIFICATION DE LA PRISE D'ARNHEM

Le *colonel* Frederick Winterbotham, en charge d'informer les commandants alliés sur la base des renseignements tirés du réseau « Ultra », explique dans ses mémoires que : « finalement, les plans furent mis en œuvre rapidement, malgré toutes les objections et malgré les protestations du général Dempsey, le chef de la *2nd British Army*, un homme calme et efficace qui pensait dès le début que le projet de Montgomery était voué à l'échec. Tel était le contexte dans lequel nous devions essayer de fournir des renseignements sur le degré de résistance de l'ennemi que rencontrerait l'offensive aéroportée ainsi que sur les chances que nous avions d'assurer l'effet de surprise indispensable. « Ultra » ne pouvait pas faire grand-chose, sauf insister sur le fait que la Hollande était le point de ralliement des armées de Walter Model. À part cela, les messages venant des Pays-Bas étaient rares. […] Les contacts qui, en Hollande, nous renseignaient sur les mouvements de troupes nous avaient appris depuis quelque temps que le pays servait de base de repos et de rééquipement pour les formations en provenance du front de l'Est. Enfin, le service de renseignements du GQG allié savait que des troupes des *9.* et *10. SS-Panzer-Divisionen*, qui s'étaient échappées de la poche de Falaise, attendaient dans la région du nouveau matériel et des armes. Cette information fut confirmée par nos amis hollandais, qui signalèrent en outre que des unités de la *9. SS-Panzer-Division* avaient été repérées dans les environs d'Arnhem le 15 septembre. Il semblait donc que la région était bel et bien occupée par les Allemands, notamment par des d'unités d'élite, contrairement à ce qu'avait prévu, avec un excès d'optimisme, le *21st Army Group*. »

Cette information pourtant cruciale ne semble pas avoir été prise en compte dans la préparation de l'opération.

▼ L'objectif stratégique de Montgomery : les quelques centaines de tonnes d'acier du pont routier d'Arnhem établi sur le Rhin inférieur (photographié ici au printemps 1945).

▲ Portrait de Brian Horrocks, « patron » du *XXX Corps*. L'homme est un fin tacticien doublé d'un aventurier ayant notamment connu les geôles bolcheviques dans les années 1920, alors qu'il s'était porté volontaire pour combattre aux côtés des Russes blancs au sein d'un détachement de liaison britannique.

▼ Le général Urquhart préside quant à lui aux destinées de la *1st Airborne*, la grande unité britannique qui devra sauter sur Arnhem.
Photos : IWM

La vision de Winterbotham est d'ailleurs corroborée par le *Major-General* Urquhart. Ce dernier affirme dans ses mémoires : « La préparation de l'opération n'a pas été aidée par les maigres informations reçues de la part des services de renseignements. Je savais peu de choses au sujet de ce qu'il y avait dans et autour d'Arnhem, et mon propre service de renseignements travaillait d'arrache-pied afin de compléter nos informations. Au sein de la division, une certaine réserve était donc de mise vis-à-vis des rapports, plus optimistes les uns que les autres, qui nous parvenaient du *21st Army Group* concernant l'opposition que nous allions rencontrer. Browning lui-même m'avait dit que nous n'aurions à affronter que l'équivalent d'une brigade allemande appuyée par quelques chars. Néanmoins, des comptes-rendus issus de la résistance hollandaise nous avaient signalé que les restes de divisions de *Panzer* avaient été envoyés aux Pays-Bas afin d'y être remises sur pied. Eindhoven et Nimègue avaient été mentionnées comme zone de concentration. Dans les jours précédant le saut, un officier de renseignements du *SHAEF* – en reportant sur une carte l'ensemble des informations rassemblées – était arrivé à la conclusion que ces unités étaient la « Hohenstaufen » et probablement la « Frundsberg ». Il était également supposé qu'elles étaient rééquipées avec de nouveaux chars venant de dépôts situés dans le secteur de Clèves, à quelques kilomètres au-delà de la frontière et à proximité quasi immédiate d'Arnhem et Nimègue. L'opinion de l'officier de renseignements du *SHAEF* n'était pas partagée par les autres, et notre préparation a continué. Rien n'était en mesure de gâcher l'optimisme qui prévalait de l'autre côté de la Manche. Pour être honnête, nous le partagions tous, à un certain degré. D'ailleurs, même s'il était évident que les Allemands étaient en train de renforcer leurs lignes sur les cours d'eau, en particulier près d'Arnhem et de Nimègue, les soldats occupant ces positions nous étaient présentés comme peu nombreux et peu combatifs. »

## UNE RÉALITÉ BIEN DIFFÉRENTE !

Le 4 septembre 1944, lorsqu'ils s'arrêtent faute carburant, les Alliés n'ont devant eux quasiment rien de « consistant ». En effet, pour aveugler la brèche entre Anvers et Maastricht, l'*OKW* ne dispose que de la *719. Infanterie-Division* et de quelques groupes de *SS* hollandais assurant le maintien de l'ordre dans le territoire ; cet ensemble hétéroclite est renforcé par des formations de la *Luftwaffe* et de la *Kriegsmarine* peu aptes à être engagées dans des combats terrestres.
C'est alors qu'à Berlin débutent les efforts pour reconstituer un front cohérent sur la ligne du canal Albert. L'*OKW* ordonne que sa rive Nord soit occupée par la *1. Fallschirm-Armee* du général Student. Celle-ci se compose de 32 bataillons, plus ou moins bien équipés et entraînés. Dans ses rangs se trouvent cependant les *Fallschirmjäger-Regimenter 2* et *6*, qui se sont couverts de gloire en Normandie.
Placée sous le commandement de la *Heeresgruppe B* de Walter Model, l'armée de Student se voit alors attribuer en renfort la *176. Infanterie-Division* en provenance du *Westwall*. Les décisions tombent rapidement et sont exécutées énergiquement. La « 719. » est ramenée de la côte pour renforcer la position le long du canal. Ces unités sont précédées par les restes de la *85. Infanterie-Division* de Kurt Chill. En apprenant la chute d'Anvers, ce *Kommandeur* prend, de son propre chef, l'initiative de transformer la voie d'eau en position retranchée. Ses hommes fortifient la rive, tandis qu'il fait installer sur les ponts des points de recueil et récupère tous les fuyards pour les adjoindre à son dispositif.

◀ Wilhelm Bittrich, chef du *II. SS-Panzer-Korps* qui encadre notamment la « Hohenstaufen » et la « Frundsberg ». Au moment de « Market-Garden », ces deux divisions blindées sont au repos dans la région d'Arnhem et au sud de la ville, attendant d'être rééquipées en matériel lourd. Il est communément admis aujourd'hui que Montgomery avait bel et bien connaissance de la présence de ces unités de *Waffen-SS* dans ce secteur, mais qu'il les considérait comme trop affaiblies pour représenter une réelle menace.

▼ Walter Model donnant ses ordres. Heinz Harmel, *Kommandeur* de la « Frundsberg » est reconnaissable sur la droite du cliché, avec sa paire de jumelles. Respectueusement surnommé « Der Alte » (le « vieux ») par ses soldats, Harmel était un chef de division combatif mais économe de la vie de ces hommes. Il sera relevé de son commandement à la tête de la « Frundsberg », en avril 1945, par le *Generalfeldmarschall* Schörner pour avoir refusé de lancer une contre-attaque désespérée contre les Soviétiques. En punition, Schörner le mutera à la tête des restes de la division *SS* « Karstjäger » en Autriche, avec laquelle il combattra jusqu'à l'armistice.

En moins de 24 heures, la *Kampfgruppe* Chill est en mesure de s'opposer au *XXX Corps* quand ce dernier essaie de capturer des têtes de pont. Rapidement rejoint par les *Fallschirmjäger* et les éléments de la division côtière les 6 et 7 septembre, l'ensemble forme une ligne de défense cohérente qui donne du fil à retordre aux Anglais. En parlant de Chill, Horrocks précise : « Le 7 septembre, il a réussi à regrouper une force formidable. Cet homme a un grand esprit d'initiative. Mais il y a pire, car j'apprends que les parachutistes de l'armée de Student, avec en tête le *Fallschirmjäger-Regiment 6* du redoutable von Der Heydte, ont été envoyés en urgence d'Allemagne pour empêcher notre avance. » À tous ces éléments viennent s'ajouter progressivement les forces évacuées de Zélande.

Derrière cette ligne, la *Heeresgruppe B* panse ses plaies, tandis que son chef organise son dispositif en deux parties.

La zone de combat avancée court du canal Albert au Waal. Elle correspond *grosso modo* aux objectifs assignés à la *101st Airborne* et à la plus grande partie de ceux de la *82nd Airborne*, mise à part Nimègue, qui constitue la frontière entre les deux secteurs. Au lever de rideau de l'opération de Montgomery, cette zone est occupée par les *176.* et *719. Infanterie-Divisionen* et la *Kampfgruppe* « Chill », auxquelles s'ajoutent divers éléments aéroportés. Il y a également la *Kampfgruppe* « Walther », constituée d'un mélange hétéroclite de *Fallschirmjäger* et de *Waffen-SS* détachés du *II. SS-Panzer-Korps.*

La zone de combat arrière a pour objet de supporter celle de l'avant. Des points de recueil ont été établis aux endroits névralgiques, où les colonnes en repli sont obligées de passer, tels que les points de passage sur la Waal et la Meuse. C'est aussi là que sont préparés les échelons successifs de résistance sur les rives Nord de ces coupures humides. Toutes les formations entre ces deux cours d'eau sont considérées comme des renforts potentiels pour la zone de combat avancée en cas de percée de l'adversaire. Bien entendu, ces unités sont, pour la plupart, de faible valeur militaire : il s'agit de groupements logistiques, d'entraînement ou de sécurité provenant de toutes les composantes de l'armée du *Reich*. Il y a cependant parmi elles une formation hautement combative : le *II. SS-Panzer-Korps* placé sous les ordres de Wilhelm Bittrich. Les soldats de l'Ordre noir ont été disposés à cet

endroit pour reconstituer leurs forces… et faire face à une menace aéroportée potentielle en direction de la Ruhr ! Les *9.* et *10. SS-Panzer-Divisionen*, qui constituent ce corps, n'ont plus rien à voir avec les puissantes unités qu'elles étaient au début de la campagne de Normandie. Usées par les combats de l'été, elles sont dépourvues de blindés. Au moment de l'opération aéroportée, la « Frundsberg » a reçu l'ordre de retourner en Allemagne pour être reconstituée, en emportant avec elle une partie des blindés de sa division sœur. Au début de « Market-Garden », elle se trouve au sud du Neder-Rhijn. Elle compte entre autres 16 *Panzer IV*, 8 Panther, 21 *Jagdpanzer IV* et 30 Tiger II détachés de la *schwere Panzer-Abteilung 506*, tandis que la « Hohenstaufen » est en partance pour défendre Aix-la-Chapelle, première ville du *Reich* directement menacée de capture par la poussée de la *1st US Army*. La grande majorité de ses officiers et ses derniers *Panzer* sont déjà dans la région de Siegen. En fait, la « Hohenstaufen » ne dispose dans le secteur d'Arnhem que d'une *Kampfgruppe* comptant seulement 2 500 hommes. En termes de blindés, il n'y a que la *7. Kompanie*, équipée de *StuGe III,* et trois Panther de la *I. Abteilung* sortant de révision. Ultérieurement, quinze Tiger II de la *schwere Panzer-Abteilung 506* arriveront sur place, le 25 septembre, pour participer aux derniers combats contre les positions britanniques. Enfin, la *StuG-Brigade 280* et ses dix machines, ainsi que des éléments de la *SS-Panzer-Aufklärungs-Abteilung 9* de Viktor Gräbner, renforcent l'ensemble.

S'il est vrai de dire que ces deux grandes formations *SS* ne sont plus que l'ombre d'elles-mêmes, elles restent néanmoins composées de soldats d'élite très bien encadrés. D'ailleurs, ironie de l'histoire, plusieurs détachements de *Waffen-SS* viennent précisément de recevoir un entraînement spécifique pour contrer une menace aéroportée. Les grands principes tactiques ont été rappelés à cette occasion : agir rapidement, même en l'absence d'ordre, pour empêcher le regroupement des forces, qui arrivent généralement dispersées et désorganisées au sol.

À la suite de cet entraînement spécifique, cadrant avec la raison pour laquelle les deux divisions sont déployées autour d'Arnhem et de Nimègue, tous les échelons de la chaîne de commandement connaissent parfaitement leur rôle. Le déploiement des unités, étalées sur de larges zones, permet de protéger de grandes surfaces, tout en favorisant la concentration des moyens nécessaires pour une contre-attaque ponctuelle.

On le comprend, l'organisation militaire du secteur dans lequel vont se dérouler les opérations est loin d'être en état de déliquescence. De fait, la *1st British Airborne Division* s'apprête à sauter sur un nid de frelons !

## PAS ASSEZ D'AVIONS DISPONIBLES !

Dès qu'il reçoit le feu vert d'Eisenhower, le 10 septembre, Montgomery convoque d'urgence les principaux commandants impliqués dans l'opération. Sont présents le général Browning, à la tête du corps aéroporté, les chefs de division et les responsables des différents groupes de transport aérien. L'assaut est d'abord prévu pour le 14 septembre, mais il doit être ajourné au 17, car les préparatifs ne sont pas achevés.

▲ Outre les deux *SS-Panzer-Divisionen* du corps de Bittrich, les *SS* sont aussi représentés aux Pays-Bas par des unités de *Flak* légère, ainsi que par la « Landstorm Nederland », un groupement composé de trois bataillons de volontaires néerlandais. Ces hommes se battront à Arnhem (notamment le *III. Bataillon*) ainsi que plus au sud face aux paras américains. En novembre 1944, ce groupement formera l'ossature de la *SS-Freiwilligen-Grenadier-Brigade* « Landstorm Nederland », qui deviendra une division en février 1945. Photos Niod.

Malheureusement pour les Alliés, la nuit du 17 est sans lune. Or, comme il est impossible de réussir un largage de cette ampleur sans un minimum de luminosité naturelle, il est décidé de procéder à une arrivée diurne. Les paras anglo-américains seront donc aisément repérables par un ennemi à l'affût…

Autre souci, la *RAF* et l'*USAF* ne disposent tout simplement pas des capacités de transport nécessaires pour amener à pied d'œuvre en une seule fois la totalité des trois grandes formations aéroportées. La projection des troupes devra donc se faire en plusieurs rotations. En outre, les équipages manquant d'entraînement, il est impossible d'envisager deux voyages le premier jour, car, pour cela, le premier décollage et la navigation devraient se faire de nuit, ce qui est considéré comme trop compliqué pour les novices qui remplacent au pied levé les pilotes perdus lors du « Jour-J ». Si ce choix permet une plus grande précision des parachutages et un rassemblement plus rapide, il sacrifie l'effet de surprise. Par ailleurs, il laisse trois jours de plus à l'adversaire pour réorganiser son dispositif et se renforcer.

Chacun des trois chefs de division désire recevoir le maximum d'avions le premier jour pour se saisir de ses objectifs et les tenir. Browning, en tant que chef du corps aéroporté, doit partager en trois ses ressources aériennes. Il donne la part du lion à la « 101st » et un peu moins à la « 82nd » ; quant à Urquhart, il est servi en dernier. Le Britannique ne peut en effet compter que sur 475 appareils, soit 110 de moins que la « 101st » et 40 de moins que la « 82nd ». Les impératifs tactiques décident de la logique de cette répartition, puisque la « 101st » représente le premier chaînon entre l'opération terrestre et les paras. Il est donc impératif qu'elle réussisse sa mission et sécurise ses objectifs. Si elle échoue, les deux autres formations risquent d'être irrémédiablement perdues dans les lignes ennemies et massacrées.

▲ Les officiers de la *82nd Airborne* découvrent le volet aéroporté du plan « Market-Garden ». Les sourires de circonstance sont là, présence du photographe oblige, mais l'inquiétude prime, car le pari de « Monty » semble plus qu'osé !

Au total, il faut trois rotations, et donc trois jours, pour déposer l'ensemble des moyens autour des ponts hollandais. En regard de ce qui est prévu dans le plan de bataille, cela signifie qu'Urquhart recevra le dernier tiers de ses forces quand les chars d'Horrocks arriveront. Le chef de la *1st British Airborne Division* évoque cette question dans ses mémoires : « Le principal handicap de devoir y aller en trois vols séparés était que, non seulement, je n'avais pas assez d'hommes à terre lors de la première rotation pour saisir le pont dans la ville et en même temps défendre mes zones d'atterrissage pour les largages suivants. Cela signifiait que la force offensive effective de la division était réduite à une seule brigade parachutiste. » Mais les difficultés du général anglais ne s'arrêtent pas là : il devra être largué très loin de son objectif à cause de la défense antiaérienne allemande [2].

[2] *Flak* qui est très forte dans ce secteur, car Arnhem se trouve sur la route empruntée par les bombardiers alliés en partance pour leurs raids au-dessus de l'Allemagne.

▼ Les C-47 du *439th Troop Carrier Group* se préparent à amener les paras de la « 82nd » au-dessus de Nimègue.

## ROUTE DES AVIONS DU PLAN « MARKET-GARDEN »

Le général Gavin, qui vient de remplacer Ridgway à la tête de la *82nd Airborne Division*, est lui aussi inquiet : « Notre mission consistait à enlever et tenir les ponts établis sur plusieurs canaux traversant la Meuse à Grave, capturer les hauteurs de la région de Groesbeek, prendre au moins une des quatre passerelles franchissant le canal Meuse-Waal et enfin s'emparer du grand pont sur le Waal à Nimègue ! Ce qui m'inquiétait, c'était la dispersion au moment de l'atterrissage. Inévitablement, il y aurait d'immenses trous dans le périmètre que je devais saisir et défendre, et des décisions difficiles concernant les zones de saut devaient être prises. Nous avions appris au tout début de l'invasion de la Sicile qu'il était préférable d'arriver près de son objectif que de devoir se battre au sol pour le conquérir. »

Enfin, la division la plus au sud, la « 101st », doit s'emparer d'environ 25 kilomètres de couloir, entre Veghel et Eindhoven. Cette ville est l'un de ses objectifs clés, ainsi que les ponts de Zon, Saint-Oedenrode et Veghel.

▼ Le *Brigadier General* McAuliffe, qui commande alors l'artillerie de la *101st Airborne Division* et qui se rendra célèbre à Bastogne, « briefe » ses pilotes de planeurs. La photo a été prise le 18 septembre 1944, à l'occasion de la seconde rotation de « Market-Garden ».

▲ L'inquiétude avant le saut en territoire ennemi se lit sur tous les visages, y compris sur celui du jeune officier exposant leur mission à ses hommes, une carte à la main. Nous sommes ici avec les paras de la « 82nd », dont l'objectif est de se rendre maitres des ponts de Nimègue.

◀ Une Jeep est embarquée à bord d'un planeur Waco CG-4A. Que ce soit en secteur britannique ou en secteur américain, ces petits véhicules joueront un rôle essentiel car, du fait de l'éloignement des *Drop Zones*, les paras devront rapidement gagner leurs objectifs. Comme pour la marche du *XXX Corps*, le facteur temps et l'effet de surprise sont des éléments essentiels du volet aéroporté de « Market-Garden ».

◥ Confiants en leurs chefs, ces « Boys » de la *1st Airborne* britannique font le « V » de la victoire rendu célèbre par Churchill. Malheureusement, ils ignorent que la résistance allemande sera bien supérieure à ce qui avait été prévu par Montgomery, et nombre de ces hommes perdront la vie ou partiront en captivité.

▶ Installés tant bien que mal dans la carlingue d'un « Dak' », ces paras américains attendent le décollage. Au total, il faudra trois jours de rotation pour amener à pied d'œuvre en Hollande les trois divisions aéroportées alliées.

Ainsi, avant même que « Market-Garden » ne commence, d'énormes risques sont déjà pris. Les paras britanniques vont être largués très loin de leur objectif, avec des moyens initiaux trop insuffisants. De son côté, la « 82nd » doit s'emparer d'un pont de 600 mètres, en étant éparpillée sur quarante kilomètres. Enfin, paras anglais et américains ne pourront être rejoints que si leurs camarades de la « 101th » réussissent leur mission !

## L'EFFET DE SURPRISE S'ESTOMPE RAPIDEMENT !

C'est par un dimanche matin ensoleillé que les premiers avions alliés décollent à partir de 10h25. Ils emportent les « Pathfinders » chargés de placer des balises de guidage « Eureka » permettant de guider les autres appareils vers leurs « Drop Zones » respectives. Ces éclaireurs arrivent au sol environ 20 minutes avant le gros de l'armada constituée de 1 545 avions et 478 planeurs. Pour emmener les combattants du ciel vers leur destin, les planificateurs alliés ont prévu deux routes d'approche, l'une par l'ouest, qu'empruntent les « Red Devils [3] » et la « 82nd », l'autre arrivant par le sud, dévolue à la « 101st ». La première rotation est un beau succès : le taux des pertes est de 2,8 %, largement inférieur aux 30 % prévus par les stratèges alliés.

Bien qu'ils aient pris les mesures de sûreté nécessaires, les chefs allemands sont initialement surpris par ces largages alliés ; Student affirme dans ses mémoires : « Vers midi, je fus surpris par un vacarme dans le ciel. Partout où se portait ma vue, je pouvais voir des avions de transport et d'autres, plus grands encore, tractant des planeurs. Je fus très impressionné par le spectacle. » L'état-major de Walter Model est, quant à lui, installé à moins de trois kilomètres d'une zone de largage britannique ! Il est obligé de se replier pour se mettre à l'abri.

▲ Les « All Americans » de la « 82nd » sautent sur Groesbeek !

[3] « Diables rouges » : surnom des parachutistes britanniques.

▶ Les paras du *1st Airlanding Reconnaissance Squadron* du *Major* Gough prennent contact avec la terre ferme près d'Arnhem. Une fois au sol, les aéroportés, dispersés dans la nature, se rallient au son d'appeaux, de bugles ou de cors. À ce moment précis de l'opération, « Monty » semble avoir gagné son pari, tant la résistance allemande s'annonce faible et désorganisée. Et pourtant... IWM

Dès l'arrivée au sol, ces officiers du *1st Airlanding Light Regiment* font déployer leurs moyens de transmission. Dans le même temps, un groupe motorisé fonce vers Arnhem avec ses Jeep, espérant y saisir le pont routier intact. IWM

La réaction des Allemands est cependant très rapide. Le *Hauptmann* Weber, appartenant au *Nachrichten-Regiment 213*, une unité de transmissions de la *Luftwaffe*, est témoin de l'arrivée des Britanniques. Il part en reconnaissance avec 90 hommes et est à l'origine du premier contact avec les paras. Il fait son rapport immédiatement. Le message arrive rapidement jusqu'à l'état-major du *II. SS-Panzer-Korps*, et Bittrich est informé avec précision de la situation à 13h30. Il alerte immédiatement toutes ses unités. Les trois secteurs d'assaut sont parfaitement alignés sur un axe partant de la frontière belgo-néerlandaise. L'officier *SS* est en mesure de percer à jour les intentions des Alliés : il devine que les ponts de Nimègue et d'Arnhem sont les objectifs de l'opération en cours. Il distribue immédiatement ses ordres pour contrer l'adversaire : il dirige la « Hohenstaufen » vers Arnhem et fait marcher la « Frundsberg » en direction de Nimègue. La mission est de défendre les ponts, qui doivent rester entre les mains allemandes. En outre, comme Student l'affirme dans ses mémoires : « Deux heures après que l'armada alliée a fait son apparition dans le ciel hollandais, les ordres d'opération de « Market-Garden » étaient sur mon bureau. Ils avaient été capturés dans un planeur tombé près de Vught, où se trouvait mon poste de commandement. » Ces papiers renseignent avec une précision absolue les Allemands, qui, désormais, vont « jouer avec plusieurs coups d'avance » !

À Arnhem, une autre formation tient un rôle crucial dans cette affaire : le *SS-Panzer-Grenadier Ausbildung & Ersatz-Bataillon 16*, une unité de remplacement sans grande valeur combattante. Comprenant une section antichar, une antiaérienne, une de mortiers lourds et quelques lance-flammes et totalisant 306 hommes commandés par le *SS-Sturmbannführer* Kraft, ce bataillon est aux premières loges pour « cueillir » les Britanniques à leur arrivée. Alerté, Kraft envoie immédiatement une reconnaissance pour connaître l'emplacement de l'ennemi, ses forces, découvrir s'il est motorisé et éventuellement la direction dans laquelle il envisage de progresser. Il informe ses supérieurs et ordonne au reste de ses forces de s'enterrer pour recevoir le choc.

Informés par le survol massif des Pays-Bas, les Allemands commencent à réagir.

▲ Les hommes du *2nd Battalion South Staffordshire Regiment* font leur entrée dans la localité d'Oosterbeek, avec leurs Jeep et leurs pièces de 57 mm. Prochain objectif : Arnhem ! IWM

À partir de ce moment-là, la situation des Britanniques va se dégrader très rapidement. Bien que se retrouvant avec des moyens affaiblis, les éclaireurs du *1st Airborne Reconnaissance Squadron* foncent néanmoins sur Arnhem avec les 28 Jeep. Toutefois, les Allemands ont déjà réagi, et les hommes de Kraft attendent les Britanniques de pied ferme. Les paras tombent droit dans l'embuscade que les *SS* leur tendent. Les neuf hommes du peloton de tête sont immédiatement tués ou capturés. Le second abandonne ses véhicules et se lance dans une progression à pied. S'engage alors un combat infructueux entre les paras et le bataillon Kraft. En définitive, l'action de la formation allemande empêche les « Red Devils » de prendre le pont d'Arnhem par surprise.

## L'AFFAIRE TOURNE AU VINAIGRE…

Confronté à l'échec de ses reconnaissances, Urquhart ordonne au *2nd British Parachute Battalion* du *Lieutenant-Colonel* John Frost de foncer à son tour vers l'ouvrage d'art. Ce dernier avance par la route d'approche la plus méridionale. Il y a deux passerelles utilisables : un pont ferroviaire à Osterbeek et un autre, routier, au centre d'Arnhem. Le premier saute en fin d'après-midi, mais Frost atteint le second à la tombée de la nuit. Il y retrouve sa *A Company*, qui a pris position sans alerter l'adversaire qui y passe encore librement. L'officier décide de tenter sa chance, mais c'est un échec sanglant. Les Anglais sont donc bloqués sur

▼ Vue très impressionnante de l'arrivée au sol de la *82nd Airborne* dans le secteur de Nimègue !

▲ Chasse aux trésors pour ces *Paratroopers* de la *82nd Airborne Division* fouillant l'épave d'un planeur certainement chargé de ravitaillement.

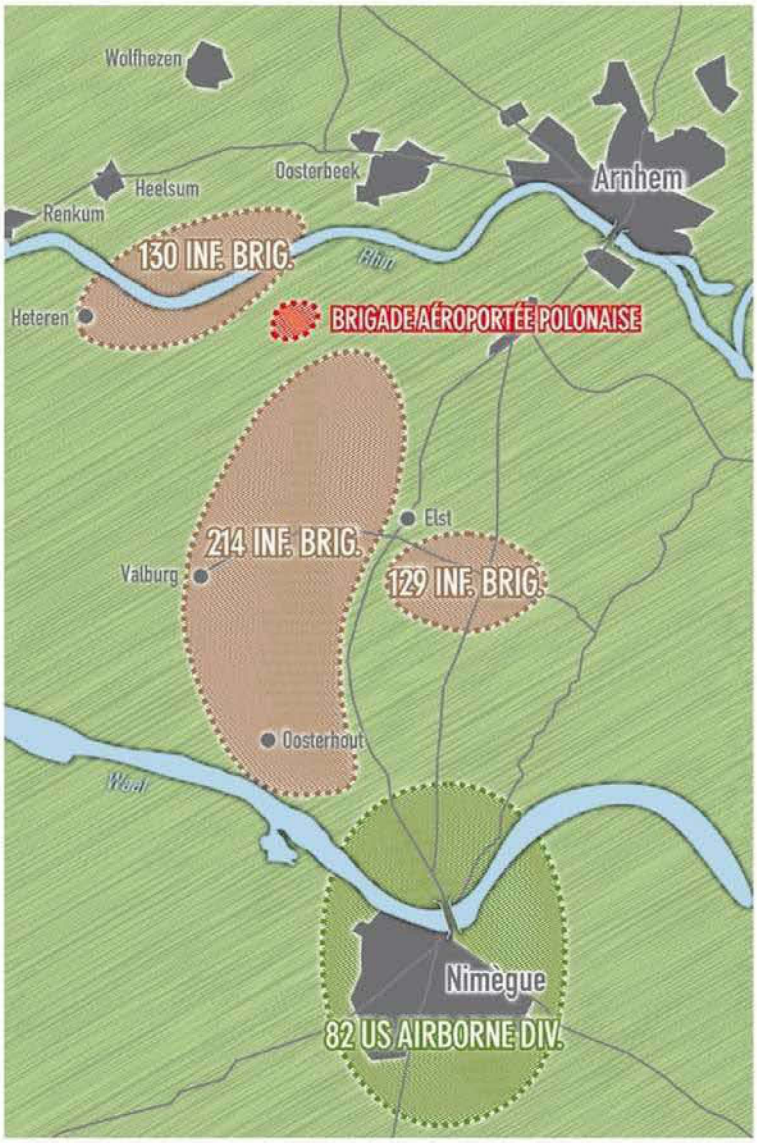
▼ « Diables rouges » du *1st Battalion* de la *1st Parachute Brigade* attendant l'ennemi dans la forêt de Wolfheze, près d'Arnhem. Au premier plan, un tireur de PIAT, armement portatif antichar tirant une roquette à charge creuse. IWM

la rive Nord pour la nuit. Pire que cela, Frost est isolé du reste de sa division. Par ailleurs, un mauvais choix de fréquence rend les communications radio impossibles au-delà de 8 kilomètres. De ce fait, Urquhart n'est pas informé de ce qu'il se passe au niveau du pont et tente de se rendre compte *de visu*. Il prend alors la dangereuse décision de suivre la route parcourue par son *2nd Battalion*. La voie est cependant sous le feu de l'ennemi : sa Jeep est détruite, et il se trouve au milieu de nulle part, incapable de donner des ordres. La *1st British Airborne Division* est donc provisoirement « décapitée ». Le soir du 17 septembre laisse les paras anglais dans une fâcheuse posture. Les effectifs arrivés sont insuffisants pour passer en force et rejoindre leur objectif principal. L'unité est divisée en deux : un bataillon se bat au nord du pont, alors que le reste essaie de se frayer un chemin à travers un écran de *SS* qui ne cesse de se renforcer. Dans le même temps, placée en alerte, la *Flak* se poste pour « accueillir » les parachutages suivants. Déjà, les premiers véhicules blindés de la *Panzer-Aufklärungs-Abteilung 9* de Gräbner patrouillent entre Nimègue et Arnhem.

Le lendemain, 18 septembre, les Britanniques se heurtent de nouveau à une forte résistance et progressent lentement. Un second largage a lieu, et si les pertes ne sont pas catastrophiques, elles sont cependant beaucoup plus élevées que la veille, atteignant 20 %. Le 19, la « Hohenstaufen » dispose de cinq *Kampfgruppen* dans la ville. Frost tient toujours l'extrémité Nord du pont, mais ses pertes s'accroissent, et ses réserves de munitions baissent dangereusement…

## LA POUSSÉE TERRESTRE

À 14h35, le 17 septembre, le barrage d'artillerie des 350 pièces du *XXX Corps* ouvre le bal du volet terrestre, l'opération « Garden ». Pendant ce temps, le *2nd Battalion* des *Irish Guards* se met en route. Les hommes sont confiants : après tout, les Typhoon de la *Royal Air Force* n'écraseront-ils pas sous une pluie de roquettes les défenses ennemies ? Et puis, ils pourront aussi compter sur l'aide des paras américains…
Pendant 10 minutes, Horrocks assiste au ballet aérien et au pilonnage des positions allemandes. Tout s'annonce pour le mieux, jusqu'au moment où les canons antichars adverses « aboient » à leur tour. En deux minutes, les tankistes irlandais perdent neuf chars et se retrouvent bloqués ; la résistance ennemie s'annonce farouche [4].
Il faut dire que la tactique des Britanniques est tellement simpliste qu'elle ne pouvait en aucun cas réussir sans anicroches. D'ailleurs, elle aussi dénote de l'ambiance qui règne au sein des états-majors alliés en cette fin d'été 1944, puisqu'il s'agit de faire rouler des colonnes blindées sur une route étroite et surplombant un terrain lourd, incapable de soutenir la pression des chenilles. Si l'on ajoute à cela que les abords de ladite route sont parsemés de petits bosquets, idéaux pour tendre une embuscade, on comprend qu'Horrocks et ses hommes vont vivre des heures difficiles !
Le premier bouchon antichar est finalement détruit avec l'aide des aviateurs, mais voici que ce scénario se répète quelques centaines de mètres plus loin, encore et encore. La progression est lente, et ce n'est que le lendemain, avec plusieurs heures de retard, que les Sherman font leur jonction avec les paras de la « 101st ». Ces derniers ont capturé la veille le pont sur l'Aa à Veghel et le pont-route sur le canal Willems. Malheureusement, ils ne parviennent pas à atteindre la passerelle de Zon, et cette dernière saute sous leurs yeux, alors qu'ils ne sont qu'à cinquante mètres. Horrocks fait immédiatement établir un pont Bailey sur le canal pour remplacer celui qui gît dans les flots, et les chars du *XXX Corps* repartent vers Nimègue afin d'y rejoindre Gavin et sa « 82nd », confrontés à de multiples contre-attaques ennemies.




POSITION DES ALLIÉS LE 25 SEPTEMBRE

[4] La ligne de front allemande est tenue par cinq bataillons : deux appartiennent au *Fallschirmjäger-Regiment 6*, deux autres proviennent des divisions SS « Hohenstaufen » et « Frundsberg », et le dernier est une unité disciplinaire.

▶ Les *Paratroopers* accueillis en héros et en libérateurs par les Hollandais. Rappelons que, comme en France ou en Belgique, les Néerlandais ont été actifs très tôt dans des mouvements de résistance, visant principalement à renseigner les Alliés sur les mouvements allemands dans leur pays. C'est aussi par le biais de ces informateurs que Montgomery avait été alerté de la présence d'unités SS à proximité des zones de saut des parachutistes ; renseignement dont il n'a guère tenu compte.

▲ Dès l'après-midi du 17 septembre, les colonnes mécanisées de Brian Horrocks, *Irish Guards* en tête, se mettent en mouvement vers le nord afin de faire leur jonction avec les paras américains de la *101st Airborne Division*.

▼ Empruntant une passerelle du Génie, ce Sherman britannique, admirablement bien camouflé grâce à des toiles spéciales, ouvre la route à un groupe de fantassins britanniques.

▲ Accrochés par les Allemands, les tankistes britanniques sont contraints de faire appel à l'infanterie pour les appuyer et les protéger.

◥ Gavin enfin rejoint par les tankistes britanniques !

▼ Frappé de plein fouet par des perforants, ce Sherman Firefly, inspecté par un para américain, n'ira pas plus loin !

Les tankistes britanniques ne font leur jonction avec les troupes de Gavin que le lendemain, 19 septembre, vers 8h20. Ils ont alors 33 heures de retard sur l'horaire. Les généraux se rencontrent dans l'après-midi pour faire le point de la situation. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elle n'est pas brillante. Le pont sur le Waal est l'une des clés de l'opération. Sans sa capture, il sera impossible de relever les paras britanniques à Arnhem.

Dans ses mémoires, Horrocks explique la tenue des délibérations : « Nous faisons remarquer à Gavin que les attaques contre les ponts routiers et ferroviaires dans la ville progressent très lentement et qu'il est absolument vital que les deux, si possible, soient saisis intacts. Nous ne pouvions pas comprendre pourquoi ces ouvrages d'art n'avaient pas encore sauté. À l'époque, nous ne savions pas que Bittrich voulait les détruire, mais que cela lui avait été interdit par son commandant en chef : Model était si confiant dans son succès, qu'il voulait garder ces ponts disponibles pour une contre-attaque visant la *2nd British Army* ! Nous avons alors considéré

avec Gavin qu'il n'y avait qu'une solution : traverser le Waal par un assaut amphibie, juste à l'ouest de la ville, pendant que l'on maintenait la pression sur les positions allemandes. Nous capturerions en premier le pont ferroviaire pour ensuite prendre à revers le second. Il revient à Gavin l'éternel crédit d'avoir alors accepté de tenter cette traversée apparemment suicidaire sur les flots tumultueux de la rivière, avec les frêles canots d'assaut anglais que ses hommes n'avaient jamais vus ! »

▲ La route du *XXX Corps* : étroite et idéale pour y monter des embuscades !

▼ Après Eindhoven, les chars d'Horrocks rejoignent Nimègue, où ils parviennent à s'emparer des ouvrages d'art avec l'aide décisive des aéroportés de la « 82nd ». Prochaine étape, Arnhem !

Aux premières lueurs du 20 septembre, les chars des *Irish Guards* et les paras américains commencent à nettoyer les faubourgs méridionaux de la ville pour arriver sur la rive Sud du fleuve vers midi. Cette progression se fait en même temps qu'une tentative allemande de dégager Nimègue. L'arrivée des frêles esquifs anglais est sans cesse retardée, et ce n'est qu'à 15h00 que 28 d'entre elles, complètement surchargées de combattants, commencent leur périple en luttant contre le courant. Il s'agit en fait de canots en contreplaqué qui n'offrent aucune protection contre la mitraille. Cette audacieuse manœuvre se fait sous une pluie de projectiles qui détruit quinze embarcations. Néanmoins, les survivantes parviennent à faire plusieurs allers-retours dans l'après-midi, ce qui permet d'amener à pied d'œuvre deux bataillons américains. Œuvrant avec l'appui des chars d'Horrocks, les parachutistes parviennent à capturer les deux ponts intacts en fin de journée. Le *XXX Corps* va enfin pouvoir reprendre sa marche !

Cependant, en ce soir du 20 septembre 1944, cela fait déjà trois longues journées qu'Urquhart attend l'arrivée des blindés d'Horrocks. Ses moyens s'épuisent, tandis que les Allemands accentuent leur pression sur son périmètre défensif…

Le lendemain, l'avance britannique reprend vers Arnhem pour se retrouver bloquée après 12 km, quand l'avant-garde de la colonne se heurte à un barrage antichar de la « Frundsberg ». Il ne s'agit que d'un simple bataillon, mais il est toutefois renforcé par onze *Panzer*, deux batteries de « 88 » et une vingtaine de pièces de *Flak* de *2cm*. En outre, le terrain est très défavorable aux assaillants, qui se retrouvent canalisés sur une seule route, bordée de basses terres marécageuses impraticables aux blindés.

▲ Les paras polonais de Sosabowski – ici immortalisés lors d'une prise d'armes en date du 15 juin 1944 – se préparent à leur tour à sauter sur le chaudron hollandais, alors même que l'opération est déjà très fortement compromise.
IWM

▶ Le pont de Nimègue a été saisi par les Alliés, mais il demeure à la portée des artilleurs allemands, qui n'auront de cesse de le pilonner afin de freiner la remontée du *XXX Corps* vers le nord.
IWM

◤ Canon antichar *QF-6 pounder* de 57 mm mis en batterie par les paras du *No. 26 Anti-Tank Platoon, 1st Border Regiment*. Baptisée « Gallipoli II », la pièce est en train d'engager un *Flammpanzer* de la *Panzer-Kompanie 224* dans le secteur d'Oosterbeek.
IWM

◀ En guise d'appui, les « Diables rouges » peuvent compter sur plusieurs *75 mm Pack Howitzer M1A1 on Carriage (Airborne) M8*. Outre des unités de montagne, les 827 pièces obtenues des Américains par les Britanniques étaient en dotation au sein des *Airlanding Light Artillery Regiments* des *1st* et *6th Airborne Divisions*.
IWM

Il faut de l'infanterie pour pouvoir déborder par les flancs le dispositif ennemi. Malheureusement, la *43rd Infantry Division* est à l'arrière, et elle n'arrivera sur zone que dans la nuit ; l'attaque ne pourra reprendre que le lendemain. Là encore, les Alliés, en la personne d'Horrocks, ont fait preuve d'une imprudente et coupable confiance en eux-mêmes en engageant des chars sans appui d'infanterie le long d'une route unique.

## LA LENTE AGONIE DE LA *1ST AIRBORNE*

Pendant que le *XXX Corps* va de coup d'arrêt en coup d'arrêt, la situation des paras anglais se détériore. Une partie d'entre eux combat à Oosterbeek, en s'efforçant de rallier l'autre groupement, encerclé au nord du pont d'Arnhem. Frost et ses 740 hommes résistent encore, mais pour combien de temps ? Leurs moyens antichars sont limités, ce que l'adversaire a bien compris, puisqu'il attaque avec des blindés. Les combats sont coûteux en vies humaines des deux côtés. Les Allemands avancent d'une manière systématique, utilisant des obus au phosphore pour mettre le feu aux bâtiments tenus par les parachutistes. Frost ne dispose que de deux pièces de 57 mm, qui sont utilisées d'une manière admirable. Le 20 septembre, l'officier est blessé aux jambes par des éclats de mortier. Il remet son commandement à son second. En fin d'après-midi, les Allemands ont réussi à repousser les derniers défenseurs de la culée Nord et sont en mesure d'utiliser de nouveau le pont d'Arnhem. À la nuit tombée, les derniers survivants anglais sont capturés dans leurs retranchements par les *Waffen-SS*. « Monty » voit alors son rêve de gloire s'envoler !

▶ À leur tour, les hommes de la brigade parachutiste polonaise (*1 Samodzielna Brygada Spadochronowa*) se préparent à embarquer dans des C-47. Ils sont les ultimes renforts que leurs camarades de la *1st Airborne* peuvent espérer, si ce n'est, bien sûr, l'arrivée des chars du *XXX Corps* !
NAC

◀ Photos en face : l'infanterie allemande ratisse les faubourgs d'Arnhem afin d'en déloger les groupes de combat britanniques. Pour ce faire, les *Landser* vont bénéficier de l'appui des blindés, notamment des *StuGe III*, ainsi que de semi-chenillés, à l'instar de ce *Sd.Kfz. 250* de la « Frundsberg » en piètre état mais mitraillant avec acharnement une position ennemie. Et déjà les prisonniers britanniques se comptent par dizaines. Conformément aux ordres donnés par Bittrich à ses *SS*, les paras désarmés seront correctement traités, et peu de cas de brutalités seront rapportés.
IWM

La chute du camp retranché est lourde de conséquences pour Urquhart, qui se sait trop faible pour reprendre la position. Il n'a d'autre choix que de rester adossé aux rives du Neder-Rhijn de manière à garder ouverte la seule échappatoire qui lui reste si les choses tournent encore plus mal. Cette décision pousse Horrocks à changer ses plans. Il devient en effet inutile de pousser sur la route principale, là où l'opposition se concentre. Le général britannique préfère tenter une approche indirecte, par l'ouest. L'opération est facilitée par le fait que les paras polonais de Sosabowski sont largués dans cette zone, entre sa position et Arnhem. Ces derniers touchent terre le 21, pratiquement sans encombre au sol, où ils ne rencontrent quasiment aucune opposition. Cette arrivée redonne espoir à Urquhart, qui parvient enfin à entrer en contact avec sa hiérarchie. Son message du jour est relativement optimiste : « Périmètre inchangé. Positions lourdement pilonnées et sous le feu des mortiers. Attaques mineures repoussées. Quelques automoteurs détruits. Appui donné par l'artillerie aux positions avancées. Tentatives de faire traverser quelques Polonais cette nuit. Petites attaques en direction des points de passage demain. Moral élevé. »

◢ Un *Sturmgeschütz III Ausf. G* circule dans une rue d'Arnhem ou d'Oosterbeek en septembre 1944. Des *Landser* sont installés sur l'engin afin d'en assurer la protection rapprochée, des paras britanniques pouvant se dissimuler avec un PIAT dans toute maison ou à n'importe quel angle de rue. Ce cliché est l'un des rares à mettre en évidence le temps exécrable qui sévit durant la quasi-totalité de l'opération « Market-Garden », brouillards et pluies empêchant l'aviation tactique alliée de venir en aide à la *1st Airborne Division* encerclée.
Archives Caraktère

Le 22, Horrocks parvient enfin à percer et à rejoindre Sosabowski. La nuit, des renforts sont envoyés à la *1st British Airborne Division*. Le 23, de nuit, un bataillon de la *43rd Infantry Division* et des éléments de la brigade aéroportée polonaise tentent de traverser le Rhin à l'ouest du dispositif tenu par les paras afin de prendre les Allemands à revers et de soulager Urquhart. C'est un échec. Horrocks explique : « À 10h00, le 25, je suis de retour à mon PC. La situation est mauvaise. Le *4th Dorset* a traversé le Rhin pendant la nuit. Il a fait preuve du plus grand courage pour essayer de rejoindre la *1st Airborne*, mais il a été pris sous des tirs de mortiers meurtriers. Beaucoup de ses bateaux ont été coulés. Avec des effectifs fortement réduits en nombre, le bataillon a seulement été en mesure d'atteindre la rive par petits groupes, et tous les contacts avec eux ont été perdus. Le niveau d'approvisionnement en munitions d'artillerie devient dangereusement bas : un régiment est tombé à moins de cinq coups par pièce. Browning et moi décidons que la seule chose à faire est d'évacuer la *1st Airborne Division* sur la rive Sud en profitant de l'obscurité. »
Dans la nuit du 25 au 26, 2 163 paras, 160 aéroportés polonais et 75 fantassins du *4th Dorset* sont ramenés au sud du Rhin.

▲ Les Polonais de la *1 Samodzielna Brygada Spadochronowa* en Hollande en septembre 1944. Les « bérets bleus » se battront courageusement lors de la bataille d'Arnhem, mais le commandement britannique les érigera en boucs émissaires pour masquer sa propre incompétence, « Monty » n'ayant pas accepté que leur chef, le général Sosabowski, ait pu critiquer son plan. NAC

[5] Terme militaire décrivant l'action de changer d'itinéraire en fonction des résistances rencontrées sur les axes empruntés.

## L'IMPORTANCE DE L'ÉCHEC

Cette décision clôt « Market-Garden ». L'opération est un échec stratégique : aucune tête de pont n'a été capturée au nord du Rhin, et le dernier coup de boutoir allié n'a pas débouché sur le but escompté, l'effondrement du front allemand à l'ouest. La fenêtre d'opportunité s'est brusquement refermée devant le *SHAEF*, et la guerre ne sera pas finie avant Noël. Les pertes sont énormes, la *1st British Airborne* a perdu 78 % de ses effectifs, soit 7 077 hommes ! La « 101st » déplore 2 118 tués et la « 82nd » 1 432. Certains dans les états-majors parlent même d'un carnage inutile. En affirmant pouvoir « dépecer la bête sans l'avoir encore tuée », « Monty » s'est décrédibilisé.
Les causes de l'échec sont multiples. La principale réside dans la sous-estimation du redressement allemand ainsi qu'une vision trop optimiste de la situation. L'opération rompt avec de nombreux préceptes tactiques. La percée d'un corps mécanisé le long d'une seule route, donc sans possibilité de « varianter [5] », et sur une telle profondeur au sein d'un dispositif adverse n'avait jamais été tentée, car jusqu'alors considérée comme une opération

◥ Prisonniers britanniques et groupes de combat allemands, mêlant *StuGe III* de la *Heer* et *Waffen-SS* de la « Hohenstaufen ». Une image qui, à elle seule, signe la fin du rêve de gloire de Montgomery ! Celui-ci estimera tout de même que « Market-Garden » fut une réussite à hauteur de 90 %, puisque le *XXX Corps* était parvenu à couvrir 90 % de la route qui lui avait été assignée, échouant seulement à quelques kilomètres d'Arnhem ! Bundesarchiv - BA-Bild 101I-497-3527-19A.

bien trop dangereuse ! À cela, il faut ajouter la longueur de la ligne de communication d'Horrocks : non seulement son « cordon ombilical » était trop étiré, mais, en prime, il pouvait être aisément pincé par des détachements allemands opérant sur les arrières alliés ; chaque embuscade produisait alors de terrifiants embouteillages de camions surchargés d'approvisionnements, avec comme conséquence des pénuries d'essence ou de munitions pour les unités combattantes engagées en pointe.

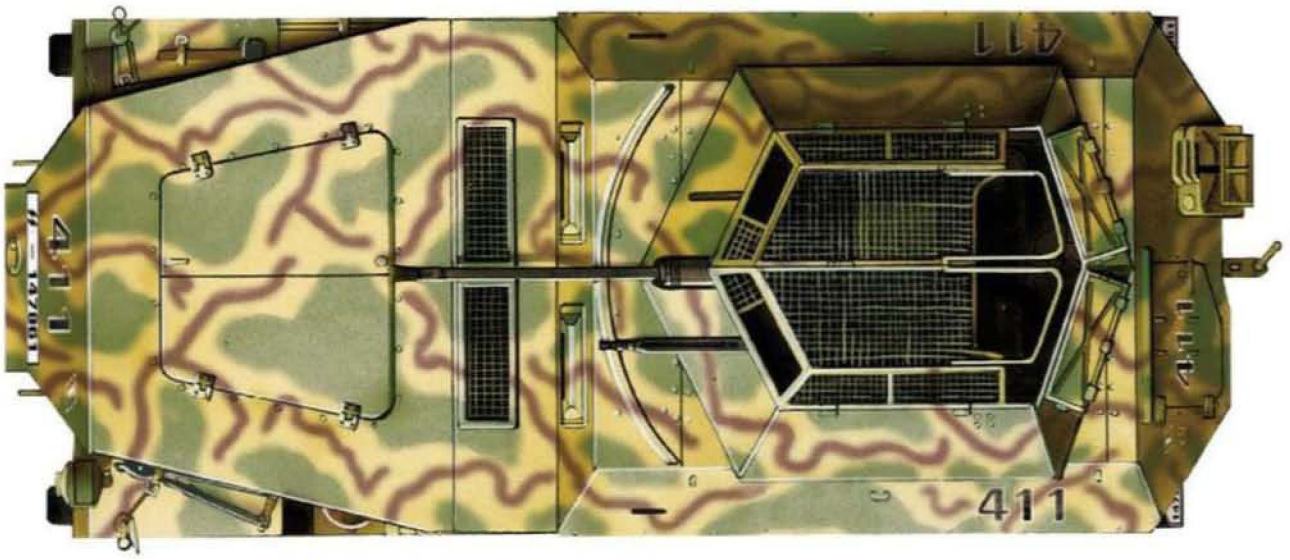
Pour ce qui concerne l'aspect aéroporté de l'opération, il est certain que les largages en trois jours successifs ont été désastreux : les moyens des paras étaient trop faibles dès le départ pour atteindre leurs objectifs et permettaient aux Allemands d'organiser leur réaction.

Au final, ce qui devait être l'heure de gloire de Montgomery se transforme en un gigantesque gâchis. De fait, le maréchal britannique sort affaibli de l'affaire d'Arnhem, voire même décrédibilisé auprès des généraux américains, eux-mêmes frustrés de ne pas avoir pu porter le coup de grâce à la *Wehrmacht*. Certains, dont Bradley et Patton, vont même jusqu'à remettre en cause la légitimité d'Eisenhower, auquel ils reprochent d'avoir apporté son soutien à « Monty ». On le comprend, alors que l'automne 1944 pointe le bout de son nez, une ambiance délétère règne au sein du Haut commandement allié. Celle-ci n'aura de cesse de se renforcer dans les semaines à venir, pour culminer lors de la bataille des Ardennes de décembre 1944, lorsque « Monty » annoncera triomphalement qu'il aura sauvé le front allié grâce à l'intervention de l'un de ses corps d'armée ! ■

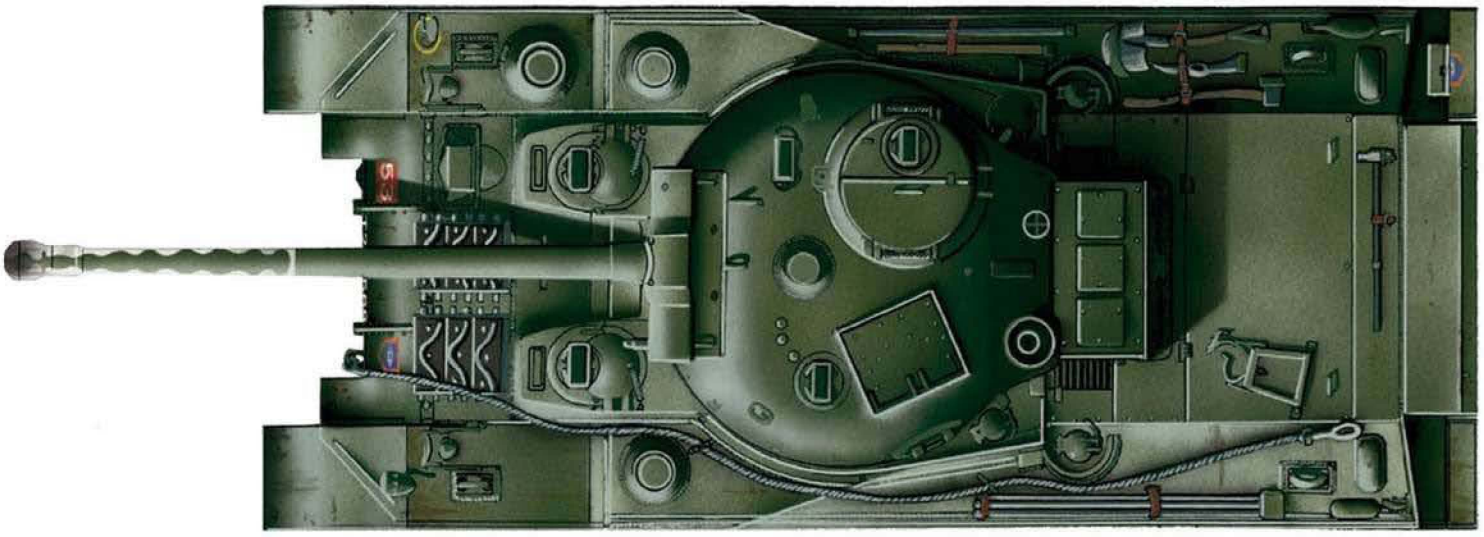
▲ Bien que certainement « posée » à la demande du photographe – compte tenu de l'attitude de certains soldats –, cette image illustre bien la coopération entre les blindés et l'infanterie dans le cadre du combat urbain. L'engin apporte sa protection et sa puissance de feu aux fantassins, tandis que ceux-ci l'escortent et le protègent.
Bundesarchiv
Bild 101I-497-3530-34A

▶ « Market-Garden » aura coûté aux Alliés 15 326 hommes mis hors de combat (dont une majorité de parachutistes), 88 chars et 144 avions de transport. Saignée à blanc, la *1st Airborne* aura perdu 7 800 hommes sur les 10 000 qu'elle comptait à l'aube de l'opération. Elle ne sera de nouveau jugée apte au combat qu'après la fin de la guerre.
Bundesarchiv
BA-Bild 101I-497-3529-08

*Sd.Kfz. 250/9 (Neue Art)*
*4. Kompanie / SS-Panzer-Aufklärungs-Abteilung 10*
*Kampfgruppe* « Brinkmann »
*10. SS-Panzer-Division* « Frundsberg »
Pays-Bas, secteur d'Arnhem, septembre 1944



*Sherman Firefly VC*
*B Squadron*
*2nd Armoured Battalion Irish Guards*
*Guards Armoured Division*
*XXX Corps*
Pays-Bas, secteur d'Arnhem, septembre 1944



Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

# CONCLUSION

L'analyse de ces événements, 70 ans plus tard, nous offre un recul qui permet d'affirmer que les Alliés étaient bel et bien en mesure de gagner la guerre en Europe dès la fin de l'automne 1944. De fait, au sortir de l'été, l'Allemagne était ébranlée politiquement et n'avait plus aucun moyen de s'opposer à l'écrasante supériorité numérique et matérielle alliée. Pourtant, il en a été autrement !

Le premier écueil dans l'enchaînement implacable de ces faits est essentiellement politique. En effet, au début du mois d'août 1944, l'opinion publique américaine est irritée par le piétinement de ses *GIs* placés sous le commandement du « presque trop britannique » Montgomery. La presse d'outre-Atlantique multiplie les brûlots, en s'en prenant à « Monty », et impose par là même un changement d'organisation à « Ike ». Cette décision est mal ressentie par le vainqueur d'El-Alamein, dont les tergiversations se répercutent sur le terrain. Dans le même temps – alors que la fermeture de la poche de Falaise est imminente –, la coordination interalliée devient inefficiente, ce qui permet aux Allemands de sauver de nombreuses troupes ; des troupes que les Alliés retrouveront sur leur route quelques semaines plus tard ! L'incapacité de Bradley et de Montgomery à surmonter leurs différends les empêchera de récolter les fruits amèrement mûris dans le bocage normand.

Le débat de la souveraineté sur le théâtre d'opérations survient ainsi à un moment crucial, celui durant lequel des décisions-clefs pour la suite de la campagne doivent être prises. Il vient polluer des choix opérationnels, déjà très compliqués. Une décision de compromis, « ménageant la chèvre et le chou », est prise par « Ike » ; elle est à mi-chemin entre les deux options contradictoires mises sur la table par Montgomery d'une part, et Bradley et Patton d'autre part. En refusant de trancher pour les uns ou pour les autres, Eisenhower va hypothéquer ses chances de victoire rapide.

Immédiatement ou presque, alors que les troupes allemandes retraitent, l'efficacité des opérations alliées s'en ressent. Au lieu de se concerter, Bradley et « Monty » font une fois encore cavaliers seuls. Les mouvements se déroulent sans véritables lignes directrices. C'est une poursuite à brides abattues, conduite par des commandants qui ne pensent qu'à exploiter la percée sans prendre assez de précautions quant aux capacités logistiques disponibles. Quand, immanquablement, la panne sèche pointe le bout de son nez et que le choix d'une seule poussée s'impose, « Ike » donne la priorité à ses objectifs stratégiques, autrement dit à la Ruhr. C'est une décision logique. Ce faisant, il sacrifie son option la plus prometteuse, celle de Patton marchant vers la Sarre, qui aurait très bien pu déboucher au-delà du Rhin. Eisenhower n'hésite pas à affirmer dans ses mémoires que « Pour grands qu'eussent été les efforts du service du ravitaillement, le problème se posait toujours avec autant d'acuité. Sur l'ensemble du front, les généraux étaient unanimes à réclamer de plus en plus de munitions et d'essence. Chacune de nos pointes eût alors pu pousser plus loin son avance, et je croyais (je le crois encore) que Patton aurait pu s'emparer de Metz à ce moment-là. Cependant, il fallait fournir le ravitaillement nécessaire aux missions principales et à celles-là seulement. »

Se pose alors la question de savoir si Patton et ses *GIs* auraient pu percer jusqu'en Allemagne et porter le coup d'estoc au *Reich* hitlérien : une interrogation qui restera à jamais sans réponse. En revanche, le *XXX Corps* d'Horrocks parvient quant à lui à accomplir l'immense exploit de capturer le port d'Anvers intact… pour finalement s'arrêter une vingtaine de kilomètres trop tôt, en partie par manque de discernement, en partie pour la même raison que Patton : l'essence venant à se tarir. Au final, cela permet aux Allemands de sauver le gros de la *15. Armee* et de paralyser les opérations portuaires pendant encore deux longs mois.

Patton est stoppé en Lorraine. Horrocks, lui, vient de rater l'occasion de s'emparer du plus grand port en eau profonde d'Europe, alors même que la logistique anglo-américaine est à la peine. Pourtant, les stratèges alliés ne semblent pas encore mesurer le fait que l'occasion de gagner la guerre rapidement leur échappe. Une perception démesurément optimiste de la situation brouille leur jugement : c'est la surenchère !

Pour en finir, un plan dangereux, car basé sur des renseignements volontairement tronqués, est choisi. C'est évidemment « Market-Garden », qui débouchera sur un ultime échec en Hollande et qui forcera les Alliés à se battre six mois de plus pour mettre à bas la *Wehrmacht*.

En définitive, le ralentissement qui a affecté toutes les forces alliées en septembre et en octobre 1944 était le prix à payer de la stratégie visant à essayer de terminer la guerre avant la fin de l'année, en tentant le tout pour le tout du point de vue logistique ; notamment, en négligeant la libération des ports bretons et du Pas-de-Calais pour foncer aveuglément vers l'est et le nord… Finalement, Eisenhower avait bien raison quand il affirmait : « Plans are nothing, planning is everything » ! ■

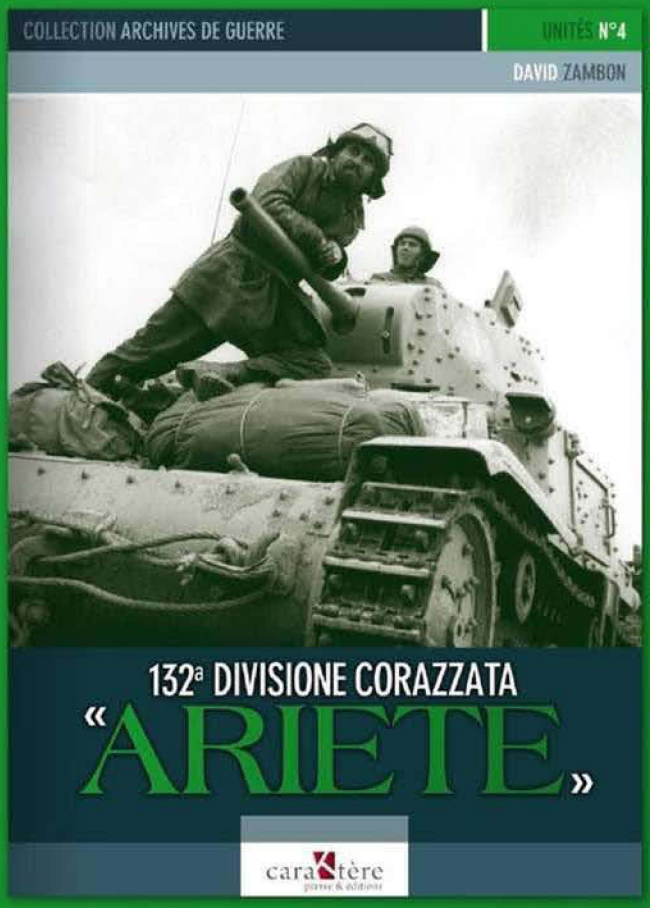
## COLLECTION ARCHIVES DE GUERRE

## SÉRIE UNITÉS

**Revivez l'histoire de la guerre mécanisée au coeur de la bataille !**

Par la richesse de son fond iconographique, bien souvent inédit, les éditions Caraktère vous invitent à suivre, en images, l'épopée des unités blindées qui ont marqué la Seconde Guerre mondiale.

- 128 pages
- Imprimé sur papier couché brillant reliure en dos carré collé
- Tarifs (à l'unité, frais de port inclus) :
  - France métropolitaine : 24.90 €
  - Autres destinations : 26.90 €
- Envoi soigné dans un emballage renforcé




La division « Ariete » est sans conteste l'unité la plus connue de l'Armée royale italienne, ayant combattu durant la Seconde Guerre mondiale. Fer de lance des forces italiennes en Afrique du Nord, son nom est étroitement associé aux victoires de l'*Afrikakorps* ainsi qu'aux différentes batailles qui ont rythmé les opérations en Libye et en Égypte en 1941 et 1942.

Elle souffre cependant, à l'image de l'ensemble des forces armées italiennes, d'un équipement et d'une logistique lacunaires qui la placent de facto, qualitativement et quantitativement, dans une situation de nette infériorité face à son allié et à ses adversaires.

Tour à tour critiquée et encensée par Erwin Rommel, la division acquiert progressivement de l'expérience en côtoyant la puissante machine de guerre allemande, et ses nombreux combats victorieux la placent au rang des unités d'élite.

Spécialiste des forces armées italiennes durant la Seconde Guerre mondiale, David Zambon nous livre avec ce nouvel ouvrage de la collection « Archives de guerre », une étude approfondie, appuyée par une iconographie inédite, de l'engagement de la division « Ariete », de sa formation en février 1939 à son dernier acte de bravoure lors des combats d'El Alamein.

## DÉJÀ PARUS
DANS LA MÊME COLLECTION

**LA DIVISION « WIKING »**
**LA *7. PANZER DIVISION***
**LA « HELL ON WHEELS »**

**À PARAÎTRE : *Fallschirm-Panzer-Division 1* "Hermann Göring" - AUTOMNE 2014**

Disponible dès le 15 novembre dans les enseignes FNAC et Cultura, sur Amazon.fr et Fnac.com

ou directement auprès de notre service commercial

au +33 (0)4 42 21 06 76

contact@caraktere.com

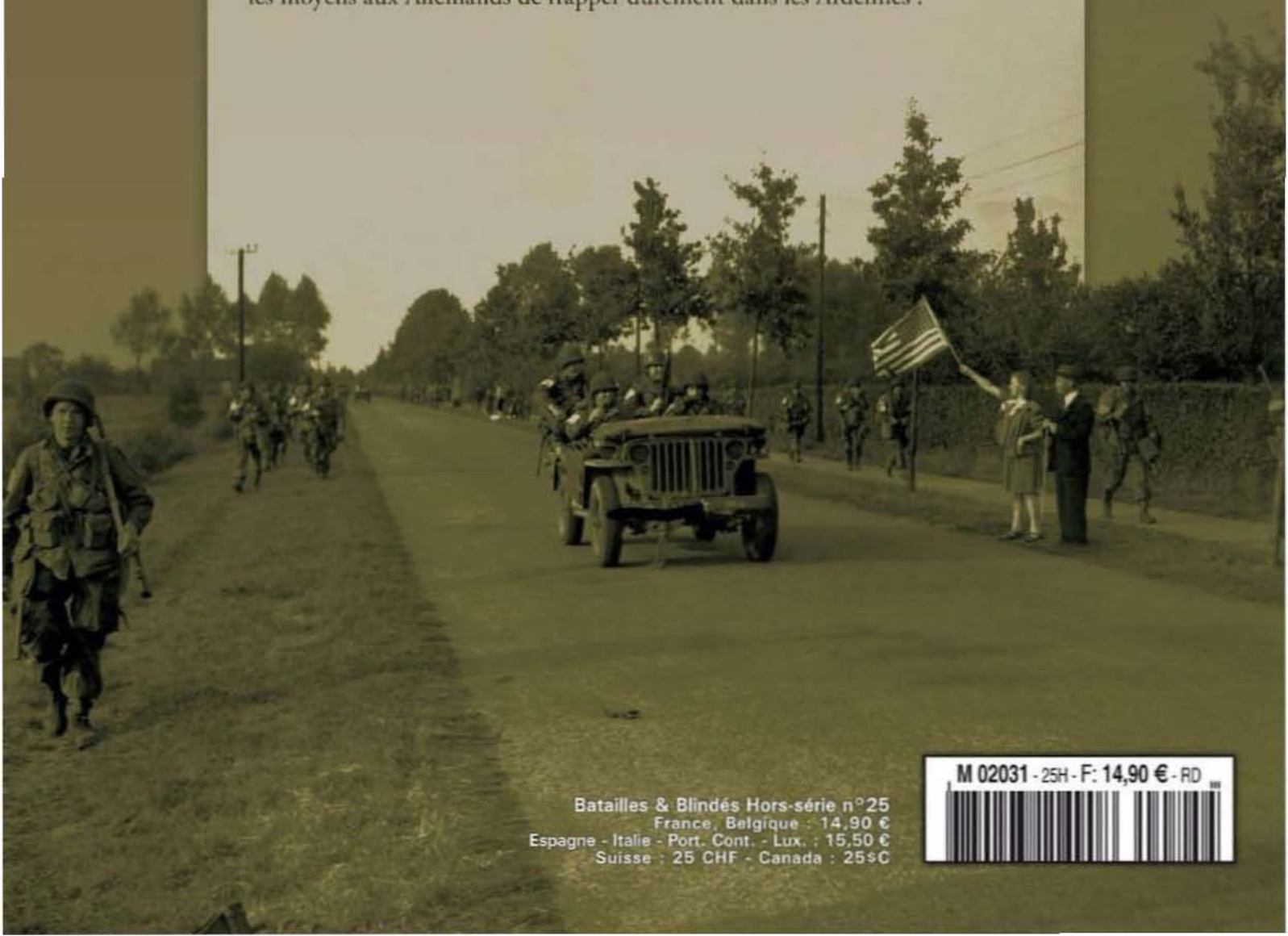
ALBUM PHOTO

caraktère
presse & éditions

CARAKTÈRE
Immeuble Maunier
3120 Route d'Avignon
13090 AIX EN PROVENCE
www.caraktere.com

# 1944 L'ÉTÉ DES OCCASIONS MANQUÉES

En laissant s'échapper la piétaille de la *7. Armee* et de la *5. Panzer-Armee* de la poche de Chambois – Falaise, puis en réitérant cette erreur avec la *15. Armee* stationnée dans le nord de la France, Américains et Britanniques ont manqué l'opportunité de porter un coup décisif à la *Wehrmacht* au sortir de la bataille de Normandie et peut-être de conclure la guerre avant Noël. À défaut, les Allemands vont réussir à se rétablir sur la ligne « Siegfried » et la *15. Armee* infliger un sévère camouflet à « Monty » en mettant en échec « Market-Garden » en septembre. La prise d'Anvers, sans parvenir à nettoyer immédiatement l'isthme de Zeeland, va elle aussi durablement contrarier le ravitaillement des armées anglo-saxonnes. Ajoutons à cela une mésentente permanente au niveau du haut commandement, un triomphalisme précipité, une sous-estimation de la logistique ayant conduit à la « panne sèche » de Patton en Lorraine, et l'on comprend mieux que les Alliés ont eu affaire à une situation explosive à l'automne 1944 et ont finalement donné les moyens aux Allemands de frapper durement dans les Ardennes !



Batailles & Blindés Hors-série n°25
France, Belgique : 14,90 €
Espagne - Italie - Port. Cont. - Lux. : 15,50 €
Suisse : 25 CHF - Canada : 25$C

M 02031 - 25H - F: 14,90 € - RD